

PRIVACY POLICY

Gli indirizzi mail presenti in questo foglio provengono da elenchi di pubblico dominio e anche da contatti personali: "il consenso non è richiesto quando il trattamento riguarda dati provenienti da pubblici registri, elenchi, atti o documenti conoscibili da chiunque" (art. 24, lettera c, del dlgs 196/2003 sulla privacy). A ogni destinatario è assicurato il diritto di "opposizione" (art. 7, punto 4, del dlgs 196/2003) e di essere pertanto cancellato dalla mailing list da rimuovere con procedura immediata. I dati sono trattati nel rispetto delle vigenti norme sulla riservatezza. Tutti i destinatari delle mail sono in copia nascosta. Si precisa che il presente documento costituisce, nel rispetto della normativa europea, la "Privacy Policy".

(Da abruzzo39@yahoo.it)

E' mancato Paolo Messina

E mancato l'armatore Paolo Messina, aveva 76 anni, un "giovane quindi" che purtroppo è stato sopraffatto dalla malattia del millennio, Era il direttore commerciale del Gruppo, padre del nostro caro amico Stefano, uno dei dirigenti del Gruppo omonimo e presidente di AssArmatori. A Stefano e alla famiglia di Paolo ci stringiamo con affetto e rimpianto.

TTM, Tecnologie Trasporti Mare, celebra i 50 anni

E'uscito il numero di gennaio/febbraio di TTM con un ricco richiamo ai primi anni di stampa 1970 e poi più avanti tracciando la storia dell'evoluzione tecnologica navale attraverso uomini, aziende, strumenti. TTM dalla fine del 2007 appartiene al gruppo GEDI ed è coordinato dal giornalista Angelo Marletta, direttore responsabile il direttore del Secolo XIX, attualmente Luca Ubaldeschi. TTM, ne parleremo ancora, è l'unica rivista "tecnica" che tra le sue mission c'erano le interviste ai più grandi intellettuali italiani. Nessuno ha mai fatto, qualcosa di simile, nemmeno le blasonate riviste della Nautica.

info@ttmweb.it www.themeditelegraph.com

VITA E MARE PROCIDAOGGI due giornali che rappresentano storia e attualità. Il primo, voce del Collegio Capitani, è l'unico giornale della gente di mare in Italia, e si pubblica ininterrottamente dal 1963. Il secondo è espressione di un' isola, che sembra lontana dalle luccicanti e chiacchierate isole del Golfo di Napoli, eppure, leggetelo e scoprirete dove è nata la cultura, gli uomini di terra e di mare, con buona pace di Tiberio.

POLIZZA CONTRO EVENTI NON TRADIZIONALI,

Il Lussemburgo in piena espansione e i pendolari italiani...

Sul quotidiano **IL TEMPO** , Speciale Assicurazioni, del 25 febbraio , è stata data la notizia della polizza **CATRe** di Cattolica Assicurazioni che propone polizze ad hoc contro gli eventi “ non tradizionali “, causati da meteo, catastrofi ambientali e clima. Interessante, perché per anni c’ho sbattuto il naso con le assicurazioni ottenendo risposte sempre negative, non esistono ...

Oggi questa copertura esiste , forse spinta da una serie di rischi tipo Cyber e dalla concorrenza. **CATRe** che consolida il bilancio e paga le tasse in Italia, è entrata nel Lussemburgo per l’acquisizione di una assicurazione “ Specialty Lines, trovando un ambiente internazionale, un paese con leggi stabili, un rating invidiabile e la facilità di gestire operazioni complesse.

L’Italia avrebbe potuto cogliere l’occasione della (discussa) Brexit e offrire alle aziende in fuga da Londra un porto accogliente e sicuro.

Purtroppo l’evento ha colto il paese in un momento sfortunato, ove si parla di soldi a chi non lavora e non di come rendere più semplice e remunerativo il lavoro... E il Lussemburgo invece ha colto l’occasione e ora è in pieno boom. Quanti Italiani il lunedì mattina prendono l’ aereo per andare lì a lavorare...

(DL)

IN GIAPPONE TORNANO GLI STRILLONI, ED E’ BOOM DI VENDITE DEL CARTACEO

Giornalisti: il rilancio dell’occupazione passa attraverso il rilancio della diffusione di quotidiani e periodici nonché’ delle entrate pubblicitarie. 3.2.2019

FRANCO ABRUZZO (portavoce del MIL): "Presto si svolgerà il Congresso della Fnsi, una occasione per discutere e indicare soluzioni. Negli ultimi mesi si sono lette proposte incredibili da tutte le parti anche (!) con richieste economiche che ignorano la crisi profonda del settore: calo vertiginoso dei ricavi pubblicitari (-68% negli ultimi 12 anni), edicole che chiudono ed entrate dalle vendite in forte contrazione (-52% dal 2007 ad oggi). Eppure la soluzione c’è ed è stata brevettata in Giappone. I giapponesi leggono i giornali di carta, perché gli editori hanno organizzato, con l’utilizzo degli studenti (edicolanti volanti), un sistema di distribuzione efficiente che sostituisce le edicole. I quotidiani vengono portati a casa dei lettori ogni giorno all’alba. Non possiamo fare lo stesso in Italia? Propongo la lettura di un articolo del quotidiano **IL FOGLIO** che spiega il sistema giapponese. Se i giornali si vendono e danno profitti, è possibile al sindacato presentare piattaforme rivendicative anche occupazionali con probabilità crescenti di successo". 72 milioni di copie vendute ogni giorno, contro i 58 milioni degli Stati Uniti e i 26 della Germania, il mercato giapponese dei quotidiani è il più grande del mondo.

Testo in <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=25587>

ATTACCO AL CERVELLO, Le scie chimiche degli aerei

Caro Decio, Ti ringrazio per aver pubblicato l'informazione sui danni dei metalli pesanti al cervello delle nuove generazioni.

Come ambientalista, qualche decennio fa feci alcune riunioni a Roma.

Un funzionario di una regione italiana, da pochi giorni in pensione, mostrò una carta con tutte le percentuali raccolte sul terreno di Alluminio - Bario - Cadmio, che erano pressoché costanti in tutti gli angoli più sperduti del territorio, anche su monti elevati e inaccessibili.

Potei anche vedere, in un angolo dell'aeroporto di Ciampino, gli aerei senza nominativo che spargevano le cosiddette scie chimiche. Si tentava allora di sostenere che fossero normali voli di linea, mentre questi aerei volavano molto più bassi, senza seguire rotte consuete per i voli di linea. Stimai che quelli che vedevo volare da casa mia sopra il golfo della Spezia volassero a circa quattromila metri, così feci la proposta di munirci tutti di laser cinesi e così fare una verifica istantanea. Stranamente, dopo questa mia proposta, i voli, che ora non avvengono più di giorno, ma all'alba, sono passati alla stessa quota degli aerei di linea.

Enrico Calzolari

Onde e non correnti, una precisazione

Carissimo Decio,

Ti ringrazio per l'evidenza che dai sempre alle mie note. La tua intrusione ci voleva, eccome!; altri nomi potevano essere citati, ma rimane sempre il problema di contenere per non abusare della pazienza dell'eventuale lettore.

Poco fa mi ha chiamato

il mio antico alunno, ing. navale Giuseppe Balzano, il quale mi ha detto di aver letto l'articolo con interesse ed ha apprezzato la descrizione del governo automatico per la chiarezza della esposizione. L'ha letto con attenzione tanto è vero che mi ha fatto notare un refuso alla pag. 12, dopo i righi sottolineati, ove si dice "in tal modo la nave ritorna in rotta salvo disturbi dovuti al vento ed alle correnti"

Qui bisogna sostituire le correnti con le onde. Voglio far notare che al navale l'argomento governo automatico non veniva di fatto trattato; la navigazione trattava le bussole ma non il governo; l'arte navale non ha avuto mai dignità di cattedra ordinaria e non trattava l'argomento. Anche per le COLREGS succedeva una cosa del genere! Con Ciampa avevamo pensato di fare assieme un libro in cui si trattava il governo della nave a partire dal segnale attivato in plancia e fino all'elica con tutte le questioni relative; poi Lui ci ha lasciati. Io avevo già approntato

alcuni schemi grafici che evidenziavano il meccanismo del governo automatico by passando l'impiego della trasformata di Laplace e quindi più accessibile agli studenti. Il discorso del governo presenta anche interessanti punti di intersezione con quello che ha detto capt. Mortola nelle ultime News.

Sempre con affetto

Silvestro Sannino

Ma il mare è ancora quello, scriveva Vittorio G. Rossi (DL)

PUBBLICITÀ EVENTI

Questa sconosciuta a Genova e in Liguria

di Stefano Briata

A seguito dell'interessante intervento dell'Ing. Francesco Pittaluga, ritengo giusto spiegare come ho scoperto l'evento "Transatlantico Rex, Nave n. 296". L'ho scoperto per caso grazie al Prof. Emiliano Beri, membro del Laboratorio di Storia Marittima e Navale (NavLab) del DAFiSt (Dipartimento di Antichità, Filosofia, Storia dell'Università di Genova), grazie alla pagina Facebook di NavLab che aveva postato l'evento camogliano su una pagina dedicata a Genova Antica. Così nel giro di pochi giorni mi sono riorganizzato per andare a questo evento.

Le locandine dell'evento erano presenti in qualche vetrina di Camogli, ma troppo poco è stato sicuramente fatto per essere pubblicizzato meglio, stampa compresa.

Racconto un piccolo esempio, nell'estate del 2015 sono andato al mare alla spiaggia del Malpasso, che si trova tra Noli e Finale Ligure, in moto. Al ritorno, per pranzo, decido di fermarmi a Noli, e scopro in uno striscione sospeso nella via del centro storico nolese la mostra dedicata alle ceramiche futuriste di Albisola. Non me la sono lasciata scappare, ma grazie a questo tipo di pubblicità ho scoperto la mostra perché altrimenti né giornali né TV hanno fatto cenno di ciò ne hanno ampiamente parlato.

L'Ing. Pittaluga, in merito alla mancanza di informazione che precedono gli eventi culturali, ha ragione, e purtroppo è una caratteristica costante a Genova e in Liguria da un punto di vista generale.

Concludo ciò, dicendo che per essere a conoscenza degli eventi a Genova e in Liguria mi sono iscritto a numerose "newsletter" di numerosi Musei e Fondazioni per essere informato su eventi ed iniziative, comprese le notizie delle pagine Facebook.

ITALIA : CARNEVALE TUTTO L'ANNO (dal 1861 ?)

Le riflessioni della scrittrice Anna Bartiromo

Devo riconoscere che stavolta non so proprio da dove cominciare, visto il

denso contenuto di notizie e l'alto valore storico informativo di esse. A proposito di HARWARD intanto potrei esordire vantandomi un po' (non me ne vogliate) delle mie continue affermazioni sull'inquinamento dei cervelli umani a causa delle sostanze tossiche, che, purtroppo, filtrano nel nostro organismo in modo subdolo e devastante, al punto da agire direttamente sul D.N.A. tanto da ridurre le capacità cognitive sin dalla nascita. Non vengo da questa emerita Università ma, proprio nel mio precedente articolo (c.f.r.) DL NEWS, lamentavo questo degrado, ovvio senza chiamarli "interferenti endocrini" visto che non sono una scienziata ma un'osservatrice sì, magari anche una fantasiosa, ma, a quanto pare, il risultato è lo stesso. E qui concedetemi di rifarmi in tutta modestia a Giulio Verne che, già ai suoi tempi era arrivato molto lontano...

E mi sono divertita tanto a proposito dei "nonsense" denunciati da M. Granieri circa i vari, assurdi nonché contorti e fuor di luogo cavilli suscitati dai Giapponesi che, secondo me, e non solo, dovrebbero veramente vergognarsi di essere tanto pusillanimi nell'avanzare certe richieste o nel porre particolari veti alle incoming e outgoing di navi o mezzi d'acqua che siano, proprio loro che si beffano spudoratamente di alcune tra le più notevoli e sancite regole internazionali.

Quanto all'instabilità - un po' su tutto - che caratterizza tale 2919, direi che, questo nostro contraddittorio PAESE, a mio avviso, sia instabile sin dal 1861 avvenire, non certo per la sua grande rilevanza storica, credo ma perchè, forse, allora non deve essersene capita a fondo l'importanza dell'accaduto e oggi perchè se ne è dimenticato il valore.

Meno mala che c'è Salvini, che, con la sua chiusura dei porti, sta cercando disperatamente di difendere il nostro territorio che, di fronte all'AFRICA è soltanto una piccola bottiglia e basterebbe un semplice ragionamento di fisica per capire che una botte non ci entrerà mai dentro.

Senza parlare poi delle poverissime e indecenti condizioni di (vita?) cui questi immigrati versano. Alla faccia dell'accoglienza. E' peggio che dar da bere aceto a chi ti chiede acqua! E, in fine, veniamo ai pedofili. In AUSTRALIA rischiano fino a 50 anni di prigione - notizia fresca del tg ore 13.00 - in Italia non hanno molto da temere se non qualche giorno dentro per poi passare al recupero... Non ho ancora ben capito di cosa; non sarebbe più semplice e salutare evirarli? Eunuco in più eunuco in meno. AH, a dire il vero, dimenticavo che qui le famiglie dei ladri chiedono il risarcimento perchè il derubato si è difeso e non si è lasciato derubare in pace e chi comunque si è difeso finisce subito in galera... Ma che Paese è?.. Ho capito, siamo in CARNEVALE TUTTO L'ANNO. Il mio augurio va ora al TTM

che compie i suoi onoratissimi e dignitosi 50 anni su cui ho scritto, tempo fa., anch'io, e che mi aspetto, con gioia.

Anna Bartiromo

LESSICO. ECONOMIA E FINANZA

A cura di Tobia Costagliola

Si è tenuta presso la sede di Confitarma una riunione tecnica di confronto e aggiornamento con rappresentanti di alcuni dei Fondi di Capitale Privato, ristretta a

quelli più coinvolti nell'ambito dell'acquisto di crediti problematici e di risanamento e

ristrutturazione delle imprese operanti nello shipping. L'8 marzo altra riunione con gli Istituti di Credito e l'ABI.. (Da Confitarma News)

Continua l'appassionante e culturalmente educativo viaggio nel Lessico di natura economica e finanziaria del nostro Tobia Costagliola che sottolinea di non essere un addetto ai lavori, ma di raccontare la sua esperienza di vita professionale e metterla a confronto con la realtà socio politica nazionale e internazionale attuali.
(DL)

NPL , Non Performing Loans (“Prestiti non performanti”)

Proseguo nella divulgazione di questo lessico, iniziato alla fine dello scorso anno, prendendo in esame alcuni acronimi, termini e locuzioni attualmente molto diffuse. Si tratta, di un lessico che, oltre ad alcune etimologie, si richiama alle recenti vicissitudini di natura economica e finanziaria con particolari riferimenti all'Eurozona e al nostro Paese. In veste di osservatore e uomo della strada, come già detto, do libero sfogo a questa mia velleità di comunicare ai lettori quanto ho appreso o sperimentato direttamente, da pensionato e , quindi da “EX” e “non addetto ai lavori”. Mi limiterò a parlare del contesto storico in cui l'acronimo NPL si è sviluppato, con tutte le problematiche annesse e connesse, che ancora influenzano e condizionano l'economia mondiale e, in particolare, quella del nostro paese.

Definizione lessicale di NPL

NPL è un acronimo storicamente poco usato ma, da circa un decennio, ha cominciato ad essere una componente fondamentale (di causa ed effetto) di una delle crisi più gravi del sistema creditizio occidentale e non solo. Detto acronimo esprime la locuzione inglese: “Non Performing Loans” che, tradotta alla lettera,

in italiano, si legge come : “Prestiti non performanti”. Mentre la parola prestiti non ha bisogno di spiegazioni, l’aggettivo “performanti” può essere ben compreso solo se lo si lega al termine inglese “performance” da cui deriva, per la buona pace degli accademici della Crusca che rivendicano una etimologia tutta italica. In sostanza, riferendoci alla frase suddetta, “non performanti” sta a significare che un prestito non ha avuto una buona “riuscita” e non pervenendo al “buon fine”, si è “deteriorato” perché non si sono realizzate le condizioni che erano alla base del prestito stesso: la restituzione del capitale e degli interessi in rate puntuali secondo i termini e le condizioni di un preciso accordo tra creditore e debitore. Di qui la denominazione in italiano di “Credito deteriorato”. A questo punto mi viene da precisare che il termine “prestito” equivale al termine “debito”, fin dal primo momento che è stato erogato e fino a quando non viene ripagato per intero. Con questo presupposto, se dovessi dare una definizione di NPL non proprio tecnica ma solo di natura etica e non per questo dall’effetto meno “cruento”, io affermerei , molto drasticamente, ma senza ambiguità, che un “prestito non performante” e quindi, un “non performing loan”, può essere definito con termini di epoche più “romantiche”: “un debito non onorato”.

Definizione tecnica di NPL

Per poter stabilire quando e come un prestito diventa NPL, si sono consolidate, in campo internazionale, varie “guidelines”, sostanzialmente simili, nell’ambito di continui sforzi di armonizzazione dei principi contabili condotti dall’International Accounting Standards Board. Tra queste , le più seguite sono le direttive della BCE (Banca Centrale Europea) e quelle del FMI (Fondo Monetario Internazionale). Riassumo qui di seguito tre condizioni ricorrenti per l’individuazione di NPL:

1- il debitore non ha pagato interessi e/o capitale per almeno 90 giorni o più;
2- gli interessi relativi ai 90 giorni o più, sono stati capitalizzati, rifinanziati o ritardati

in seguito ad un accordo.

3- i pagamenti sono stati ritardati per meno di 90 giorni ma con concrete possibilità

che il debitore non paghi le future rate (UTP= Unlikely to pay).

Questi criteri vanno inquadrati in un sistema di procedure contabili secondo le specifiche dell’USGAAP (U.S.General Accepted Accounting Principles) e IFRS (International Financial Reporting Standard). Nel sistema bancario italiano è stato anche usato un GAAP, tutto italiano, riconosciuto come “ITA GAAP”.

Accanto alle precedenti tipologie di NPL le autorità di vigilanza europea hanno introdotto un’ulteriore definizione, quella di “crediti oggetto di concessione” (forborne exposures). Si tratta di crediti (in bonis o deteriorati) oggetto di concessioni (in inglese “forbearance”) da parte della banca. La definizione di “forborne” non sostituisce le esistenti categorie di attività deteriorate, ma si pone come strumento informativo addizionale. Salvo scoprire altre

“denominazioni”, riporto ancora il termine RPL (Reperforming Loan) i.e: il debitore, pur non avendo pagato le sue rate di mutuo almeno per 90 giorni, riprende ad eseguire soltanto i pagamenti delle rate successive. Negli U.S.A. questi prestiti sono denominati "scratch-and-dent loans" (prestiti graffiati e ammaccati) e sono considerati altrettanto rischiosi quanto i “subprime loans”.

Acronimi collegati a NPL . Vigilanza Bancaria

Se NPL esprime l'individuazione e la quantificazione di una situazione creditoria/debitoria e quindi il grado di “sofferenza” dei creditori per il mancato rientro parziale o totale dei loro capitali e interessi, un altro acronimo, anche questo rigorosamente anglosassone, sta ad indicarne la conseguente “esposizione” : la locuzione NPE, i.e. “Non Performing Exposures”. In verità, NPE può essere considerato sinonimo di NPL ma viene più comunemente usato, con l'aggiunta della parola anglo-latina “Ratio” per indicare il rapporto tra crediti deteriorati (NPL/NPE)

e il totale dei crediti erogati : “NPE Ratio”. NPL/NPE rappresenta la somma di tutti i crediti “ malati” sinora descritti “sofferenze”, UTP (Inadempienze probabili) e “scaduti” (PD= Past due). Detto rapporto è un indicatore che rappresenta uno dei parametri di riferimento utilizzati dalla Vigilanza Bancaria per monitorare il rischio di credito delle banche. Naturalmente mi riferisco ad una “nuova” Vigilanza Bancaria”, attività esistente in Italia fin dal 1962/64 (vedasi ad es. Centrale dei Rischi) e, in Europa, fin dalla nascita della UEM. Vigilanza che, alla luce dei fatti, non ha funzionato come avrebbe dovuto o potuto...A questo punto va aperta una parentesi anche se si allunga il percorso esplicativo, ancor prima di accennare alle cause ed alle origini di questa ingente quantità di NPL che aveva raggiunto il suo apice, già nel 2015, di 341 miliardi di euro, soltanto in Italia. Senza dover narrare la storia e l'evoluzione della Vigilanza Bancaria in Italia, seppure interessante, salto tutti i passaggi soffermandomi, brevemente al Meccanismo di Vigilanza Unico (MVU) che è il sistema europeo di vigilanza bancaria che, dal 2014, comprende la BCE e le autorità di vigilanza dei paesi dell'area euro. La crisi finanziaria internazionale del 2007 (a cui fece seguito, nel 2008, la crisi italiana) ha messo in luce sia la rapidità e la virulenza con cui possono propagarsi i problemi del settore finanziario, specie all'interno di un'unione monetaria, sia le ricadute dirette per i cittadini dell'area dell'euro. L'obiettivo della Vigilanza Bancaria europea è contribuire a ristabilire la fiducia nel settore bancario europeo e rafforzare la capacità di tenuta delle banche. Vale a dire che, in Italia ed in Europa, soltanto dopo una mortale (per alcuni) “pandemia”, si è deciso di provvedere alle vaccinazioni (!) Col risultato che, forse, tali vaccinazioni così come non possono avere effetto retroattivo, forse non potranno neanche essere adeguate a scongiurare le prossime inevitabili “pandemie”....

La BCE esercita la vigilanza diretta su 119 banche significative dei paesi partecipanti, che detengono quasi l'82% degli attivi bancari nell'area dell'euro. La vigilanza ordinaria sulle banche significative è affidata ai Gruppi di vigilanza

congiunti (GVC). A ciascuna banca significativa è abbinato uno specifico GVC, che riunisce esperti della BCE e delle autorità di vigilanza nazionali.

NPL : stati di insolvenza e loro cause

Scrivevo, all'inizio, che il termine NPL è ormai in voga da circa un decennio. Tuttavia, tenendo presente che questo breve ma incisivo acronimo rappresenta la quantificazione di uno stato di "insolvenza", va detto che questo fenomeno di natura antropologica, è antico quanto il mondo e, ripeto, è causa ed effetto di tante disgrazie quali distruzione di ricchezza, disoccupazione, miseria, ecc. Causa ed effetto: la causa dell'insolvenza, per quanto possa essere, a prima vista, collegata ad un fenomeno esterno che compromette l'iter previsto per il graduale ripagamento del debito, quale una diffusa crisi di mercato, crisi economica internazionale, insolvenza di terzi, conflitti, rivoluzioni, atti di Dio e del "principe", ecc. ha invece origini prettamente antropologiche dipendendo, essenzialmente, dal comportamento dei due protagonisti: del creditore, in primis, e del debitore. Un creditore poco accorto e un debitore che riesce ad ottenere un finanziamento senza dare adeguate e reali garanzie, costituiscono la "bomba" ideale per l'esplosione dell'insolvenza spesso innescata dalle citate cause esterne. L'effetto dell'insolvenza, salvo casi di "salvataggi" intelligenti è : miseria, dissoluzione di ricchezza, frantumazione o distruzione di aziende, disoccupazione, perdita di risorse professionali, ecc. La crescita degli NPL si è sviluppata in uno scenario caratterizzato da epocali eventi finanziari quali, nel 2007, il crollo di valore dei titoli "subprime" con conseguente crisi di fiducia nel sistema finanziario, la scoperta dei titoli "tossici", dei derivati, la "stretta" del credito alle imprese ed alle famiglie (credit crunch), il crollo del mercato interbancario e poi, dulcis in fundo, nel 2011, la crisi dei debiti sovrani (debito pubblico). Tutti questi fenomeni generarono una grave crisi finanziaria che dagli Stati Uniti si diffuse in tutto il mondo trasferendosi all'economia reale. Inevitabile fu la riduzione della produzione industriale con conseguente recessione economica, aumento della disoccupazione con crollo del Pil mondiale per la prima volta dopo il secondo dopoguerra. In questo contesto spicca il paradosso "tutto" italiano: nonostante il suo sistema finanziario fu solo sfiorato dalla crisi, la sua economia reale subì una pesante recessione (-5,2%) proprio a causa della diminuzione della domanda estera, una recessione che ha innescato l'esplosione di una serie di problemi strutturali irrisolti che hanno messo a dura prova il sistema economico italiano. Non è un caso che l'Italia sia stato il paese industrializzato con le peggiori prestazioni economiche nel triennio 2008-2010 e che la crisi della sua economia sia continuata, nonostante la svolta ciclica della crisi finanziaria del 2007 sia avvenuta a partire dal 2009. Nel 2010, infatti, c'è stata una generale ripresa della crescita economica mondiale ed europea (Italia esclusa), sostenuta soprattutto dai paesi emergenti, anche se la disoccupazione, la cui dinamica è sempre in ritardo rispetto a quella della produzione, è generalmente ancora aumentata nel corso del 2010.

In alcuni paesi, i cittadini, oltre a subire gli effetti della crisi sull'economia reale, hanno dovuto anche sopportare il peso dei piani di salvataggio predisposti dai rispettivi Governi per scongiurare il fallimento dei sistemi bancari nazionali, nei casi in cui i piani di salvataggio sono stati finanziati con l'inasprimento della tassazione e/o la riduzione dei servizi pubblici.

Le politiche fiscali anticicliche hanno generato un sensibile incremento dei deficit e dei debiti pubblici, contribuendo a fare esplodere, nel corso del 2011, la crisi dei debiti sovrani che in Italia fu affrontata con il doloroso “Decreto Salva Italia”. Dal 2011 ad oggi, la situazione è ormai sotto gli occhi di tutti : dopo il governo Berlusconi, Monti e tutti i governi successivi, l'Italia si trova in condizioni sempre più critiche con Pil e debito pubblico in aumento, in attesa che le misure espansive attuate in un fragile sistema socio-politico-economico, diano lo “sperato”risultato.

Ma allora quali sono le vere cause, almeno in Italia?

In base a quanto sopra sommariamente descritto si potrebbe pensare che i Crediti Deteriorati (NPL) possano essere dipesi, esclusivamente, da tutte le disgrazie sopra elencate. Nelle 010 DL NEWS 2018 del'11 marzo 2018, fu pubblicata un'ampia indagine sulle crisi bancarie in atto, con particolare riferimento allo stato di insolvenza e fallimenti di importanti gruppi armatoriali italiani. I particolari che allora emersero, misero in evidenza un fenomeno sconcertante, assai diffuso che, altrove, ancora oggi rappresenta una eccezione ma , in Italia, rappresenta una regola che si può definire con una frase lapidaria : inefficienza della fase di valutazione da parte del creditore. Una frase lapidaria a mio parere molto benevola a cui andrebbe anteposto l'aggettivo “apparente” per meglio spiegare quella “ bomba” citata dianzi.

Queste problematiche coinvolgono, purtroppo, anche l'economia marittima e l'armamento italiano di cui farò soltanto qualche accenno rimandando il lettore interessato al solerte e fattivo impegno dell'amico Dott.Fabrizio Vettosi, massimo e stimato esperto della materia. Fabrizio Vettosi, fondatore della Venice Shipping and Logistics SpA Investment and Advisory, fondo di “private equity”, è impegnato da lungo tempo in questo settore, prima ancora che gli NPL proliferassero come funghi invadendo dannosamente l'economia mondiale. Vettosi assunse la fama di “Cassandra” per aver cercato, in tempi non sospetti, di prevenire ed evitare che determinati finanziamenti destinati allo shipping potessero “deteriorarsi” irrimediabilmente, come accaduto. E dal momento in cui è scoppiata la cosiddetta “bolla” degli NPL ha sempre avuto una parte attiva, non solo con la sua V.S.L. ma anche nell'ambito di Confitarma (di cui è vicepresidente della Commissione Finanza e Diritto d'impresa), affinché importanti realtà armatoriali potessero essere aiutate ad evitare frammentazioni, dissolvimento o, addirittura, passare di mano ed essere svendute anche all'estero, con gravi conseguenze per l'occupazione e l'industria armatoriale italiana. Avemmo modo di scrivere lungamente su questo fenomeno, fin dal 2015, quando cominciammo a parlare di stati di insolvenza, non solo di

aziende ma anche di Banche, fallimenti, nuova frontiera italiana per i Fondi di investimento stranieri, nuovo mercato di NPL, ecc.

Il nuovo mercato di NPL doveva essere una grande opportunità per lo shipping italiano “malato” per le varie vicissitudini dovute al mercato, comportamenti poco prudenti o virtuosi di “lenders” e “borrowers” (leg. mutuanti e mutuatari), incertezza politica, ecc. Lo shipping italiano diventò terra di conquista dei Fondi che, tutto sommato, entro certi limiti, rappresentavano nuovi attori finanziari di cui poteva beneficiare tutto il sistema “ammalato”. Infatti molte banche che detenevano crediti deteriorati si affrettarono a cederli a Fondi Stranieri. Questa attitudine si rivelò subito molto pericolosa perché, la fretta delle banche, anche sollecitate dall’aggressività dei Fondi stessi, tendeva a sminuire il valore reale delle aziende oltre che a generare un pericoloso processo di trasferimento in mani straniere di importanti aziende armatoriali fortemente indebitate. Questo atteggiamento provocò una forte reazione di Confitarma che si rivolse subito all’ABI affinché le banche potessero agire con maggiore cautela prima di cedere i propri crediti “in sofferenza”. Nel 2015, dopo varie consultazioni con la Commissione Finanza di Confitarma, l’ABI emanò una circolare in base alla quale gli istituti di credito si impegnavano a non cedere i propri crediti se non con una preventiva consultazione con Confitarma e con la società coinvolta. Ciò nonostante, un Fondo che troppo frettolosamente aveva acquisito i crediti di una banca del Sud, ritenendo poi l’operazione troppo rischiosa, chiese il fallimento di una importante azienda. Nonostante le vibranti proteste ed il richiamo alla citata circolare del dott. Fabrizio Vettosi, il fallimento divenne comunque esecutivo dopo una laboriosa procedura.

Le raccomandazioni della BCE e la vigilanza bancaria

L’incongruenza tra spinte liberatorie e “tentazione” di approcci più intelligenti Negli anni successivi e, fino ad oggi, molto è stato fatto per migliorare questa situazione. Si sono registrati i salvataggi e ristrutturazioni di alcune aziende mentre altre sono “fallite”. Contemporaneamente, nel complicato scenario generale si è registrata, a livello europeo e nazionale, una diffusa propensione verso il salvataggio di quelle banche che avevamo definite poco virtuose, con una nuove incalzanti “raccomandazioni” della BCE di disfarsi (con ogni mezzo e ad ogni costo) dei crediti deteriorati (Se non sbaglio, a tutt’oggi, in Italia, col salvataggio della Carige, siamo arrivati a ben 8 banche...) La Vigilanza BCE, tuttavia, fin dal suo insediamento, nel 2014, si è soltanto preoccupata di promuovere la riduzione delle somme costituite dai crediti deteriorati, nei bilanci delle banche. Nell’attuale mutevole scenario, la BCE, dopo ripensamenti e pressioni generali, salvo ulteriori modifiche, sta raccomandando alle varie banche in difficoltà di svalutare automaticamente le sofferenze, in periodi variabili, a seconda della loro entità, fino a 7/8 anni. Tutto ciò, comunque, va associato alle richieste, alle stesse banche, di assicurare idonee coperture ai

crediti e adottare soluzioni e strumenti innovativi sia in fase di “erogazione” del credito che nella sua “gestione “ (vedi Vaccinazioni di cui sopra...)

A questo va aggiunta la “voluta” confusione tra NPL e UTP utilizzata da alcuni per liberarsi di crediti non proprio a rischio e che, al contrario, potrebbero essere meglio gestiti, con diverso supporto ai borrowers...

Non manca, tuttavia, qualche timida raccomandazione alle banche di essere più morbide nella attivazione delle classiche procedure pre-fallimentari ed affiancare le aziende assistendole nella gestione delle difficoltà strutturali, operative e finanziarie, non escludendo rifinanziamenti e ristrutturazioni. In realtà, da più parti, cominciano a levarsi voci sulla incapacità sia strutturale che professionale dei “nuovi armatori”, coloro, cioè, che avendo acquistato le “sofferenze” delle banche a basso prezzo non hanno né le competenze né le adeguate risorse umane per proseguire il “core business” delle aziende “acquistate”. Di qua la necessità di non mortificare e perdere le professionalità e le competenze già esistenti all’interno delle aziende stesse. Ma come si concilia tutto ciò con la fretta di liberarsi delle ”tossicità” ? E sarà proprio questa peculiare necessità che potrebbe determinare, nell’immediato futuro, un salto di qualità nella tradizionale gestione degli NPL, arrestandone la svalutazione e impedendo dissolvimento e frammentazione delle aziende da cui sono stati generati.

Ma un rimedio c’è : rafforzare gli strumenti patrimoniali alternativi alle banche.

Ne parla il volume di Bertrand Badré (Solferino ed.) sul ruolo dei signori del denaro dopo la grande crisi del 2008. Con prefazione di Emmanuel Macron e Gordon Brown, difende il ruolo del Mercato dei Capitali nell’allocazione delle risorse. A questo proposito, mentre la BCE insiste, con un calendario molto ristretto, per lo smaltimento degli NPL/NPE ancora detenuti dalla banche, si comincia a rilevare un approccio più intelligente e costruttivo da parte dei nuovi “lenders” (prevalentemente “Fondi d’Investimento”) verso le attività armatoriali. A questo punto, purtroppo, mi tocca concludere anche se l’argomento diventa interessante e coinvolgente.

Rimando quindi ad una prossima puntata (se l’Editore è d’accordo) la quantificazione degli NPL, alcune ulteriori riflessioni e notizie sulla Vigilanza Bancaria, salvataggi di banche, S.g.a. (servizio gestione attiva), trading di NPL, NPL dello shipping, cartolarizzazioni, ricapitalizzazioni, ecc.

Tobia Costagliola

24 febbraio 2018

PILOTI E COMANDANTI: DUE PROFESSIONISTI

del comandante Massimiliano Gazzale

Sono un pilota del porto di Genova, iscritto regolarmente alla sua newsletter che leggo con piacere ogni volta, desidero inviare alcune considerazioni facendo seguito a quanto commentato sull'articolo di John Gatti che trova di seguito. Mi preme porre in evidenza alcuni aspetti del mestiere del pilota che spesso sono tradotti per il pubblico da chi pilota non è.

L'interesse suscitato dalla pubblicazione online di alcune prove di imbarco da parte di un pilota di Genova è molto alto, le reazioni sulle pagine web sono davvero tante, in molti commentano e sono rimasti sbalorditi da quel video, ovviamente i non addetti ai lavori ne sono rimasti affascinati, e anche qualche esperto è stato colpito, d'altra parte le possibilità di riprendere da angolazioni favorevoli le fasi di imbarco e sbarco del pilota in acque mosse non sono molte, e specialmente quando la cosa si fa seria davvero, non si pensa minimamente a riprendere una delle fasi più delicate della vita in mare, ebbene sì, spesso le condizioni sono peggiori, ma questa, come altre, è un'altra storia.

Molto interessante è stato anche l'articolo di commento dello stesso autore, che ha toccato aspetti davvero peculiari e temi anche scomodi, per quanto presenti nel mondo marittimo.

Desidero commentare proprio le reazioni del mondo marittimo, alcune mi hanno davvero incuriosito e altre stupito, altre ancora sono pura retorica da banchina che purtroppo dovremo ascoltare ancora a lungo.

Quando a bordo iniziava la discussione macchina / coperta, cominciava uno dei teatrini classici dei naviganti, comprensibile solo a chi abbia navigato e ovviamente senza capo ne coda, con tratti di livore da veri tifosi.

In effetti i marittimi hanno questo brutto vizio di voler in qualche modo vedere riconosciuto il proprio ruolo nel cluster come il principale, senza il quale gli ingranaggi non girano, e la cosa simpatica è che hanno tutti ragione!

Ogni ruolo ha il suo scopo, e come diceva qualcuno: anche il gatto a bordo serve, e a volte può essere cruciale proprio il suo ruolo di gatto.

Tanto basterebbe per chiudere il discorso.

Diversa, invece, è la questione quando a soffermarsi sui ruoli altrui sono esponenti di differenti categorie di professionisti, che di quel ruolo pensano di saperne a sufficienza senza tuttavia averne esperienza diretta.

Il punto di vista dei piloti è in questo senso piuttosto privilegiato: dopo una carriera a bordo, a volte in uffici tecnici o di noleggio, passando magari per la MM, ci si ritrova ad avere a che fare con molte delle figure che si è stati o che si sono incontrate, è un punto di arrivo, talmente specializzato che non ha altri sbocchi ufficiali che non riguardino sempre e comunque la manovra delle navi.

Si diventa collaboratori della AM, fidati consulenti e consiglieri particolarmente competenti per quella parte cruciale di responsabilità della AM che riguarda il porto, direi anche piccola poiché la competenza e la responsabilità della AM è davvero vasta.

Un discorso analogo si può fare circa il Comandante della nave, preso tra mille fronti di cui la manovra è solo uno dei tanti su cui deve impegnarsi giornalmente, è ovvio che non possa avere la stessa attenzione per il dettaglio, la stessa sensibilità del pilota di quel porto dove oltre ad ormeggiare deve scaricare, caricare, cambio equipaggio, ispezioni, avarie problemi di ogni tipo, si tratta di professioni vicine solo all'apparenza: sono mestieri diversi.

Inquadrando in questo contesto il pilota del porto, intendo specificare che si parla di un professionista altamente specializzato, profondo conoscitore delle manovre delle navi nel suo porto, è importante chiarire questo concetto, il pilota non può pilotare altrove, tanto è specializzato nella conoscenza del proprio porto, dovrebbe sostenere altri esami e fare un altro anno da allievo.

Il pilota, ogni pilotaggio, incontra un altro professionista altamente specializzato, il Comandante della nave da pilotare, e la collaborazione tra loro due è essenziale per la condotta della nave in sicurezza.

Parlo di collaborazione in senso lato e cito qualche situazione comune:

Il pilota sa bene che il traghetto giornaliero è condotto da un comandante che oltre a conoscere bene la propria nave, ha buona dimestichezza con il proprio ormeggio assegnato, la collaborazione in questi casi è anche un silenzioso controllo delle evoluzioni della nave, laddove il silenzio significa: manovra perfetta comandante!

Altra collaborazione è quella richiesta per pilotare una nave che giunge per la prima volta in porto con un comandante mai stato in quel porto, lo scambio di informazioni si fa più fitto, la diffidenza aumenta, entrambi hanno poco tempo per capire con chi hanno a che fare e quali misure possono porre in essere per sentirsi a proprio agio, questa atmosfera continua fino a quando la nave non è ormeggiata, quando una stretta di mano sancisce la fiducia e stima reciproca.

Riporto qualche numero: quasi 1000 manovre all'anno nello stesso porto, su ogni tipo di nave, in un porto come Genova, ad esempio (un traghetto giornaliero con comandante titolare sulla stessa nave può arrivare a farne 250 all'anno se sta 8 mesi a bordo, in doppia corsa 500).

Purtroppo si leggono commenti, di stimati professionisti, con esperienza da vendere, che ritraggono il pilota da punti di vista di comodo per non dire errati.

Risulta evidente che parlare per esempi non esaurisce il discorso, se sono eccezioni.

Ridimensionare il pilota o viceversa il comandante della nave significa passare molto lontani dalla realtà, fare ragionamenti ed esempi che restano eccezioni per presentarli come normalità. Tutto ciò è fuorviante, e dispiace che il messaggio che arriva poi al grande pubblico riguardi le eccezioni i casi rari.

Con il numero di pilotaggi che esegue un pilota, si potrebbero scrivere diversi libri di errori che fanno i comandanti, e altrettanti di suggerimenti di correzione della condotta della nave, eppure si legge raramente qualche commento

irriverente al comandante, nessuno si permette di deriderlo, tantomeno un pilota, è evidente che non possa avere la stessa praticità del porto del pilota, un pò come se il comandante andasse dal primo ufficiale e gli facesse vedere come si carica la nave di fronte a tutti, bella scoperta.

Quando si pone l'accento sui pericoli di imbarco o sbarco evidenziando le criticità spesso invisibili ai comandanti, ovviamente concentrati sull'ingresso o sull'uscita dal porto, invisibili a chi opera a terra, tranne appunto al pilota e al pilotino, si lancia un segnale, un avvertimento per chi ha orecchie per ascoltare: è una operazione pericolosa e il pilota rischia grosso, fate attenzione e provate a renderci la vita meno difficile, il problema non sono tanto quante biscagline si deve salire o scendere, lo si fa volentieri e con passione, anche quando il tempo suggerirebbe di starsene in cuccia o alla cappa, invece si pensa alla nave e all'equipaggio in balia del maltempo e si prova lo stesso a portarlo al sicuro in porto, ripensando a quanto era bello quando si entrava in porto sfuggendo al maltempo per qualche ora e al senso di gratitudine verso la sorte per aver avuto un "pilot on arrival". Le organizzazioni internazionali cui fanno riferimento i piloti e anche la stessa IMO spesso ricordano le attenzioni da usarsi per permettere l'imbarco in sicurezza, e il famoso poster affisso sul ponte porta solo due tipi di sistemi, la biscaglina o la combinata, quando non fosse poi disponibile il portellino, e questo è il risultato di decenni per non dire secoli di incessanti attracchi e partenze, non serve sicuramente un nuovo studio per stabilire quale sia il sistema più sicuro, anche se negli anni ne sono stati testati di originali, ad esempio la biscaglina elettrica, che ho ancora avuto modo di provare su alcune delle ultime navi con bandiera americana che scalavano Genova.

Insisto con il termine pilotaggio: il pilota dovrebbe limitarsi a dare suggerimenti al comandante, invece spesso, quasi sempre, il pilota viene seguito alla lettera dal comandante, questo significa fiducia ed è la felice sublimazione della collaborazione tra i due, cito solo ad esempio il porto di Miltedo dove girare navi cisterna dalla nota scarsa capacità di manovra in acque ristrette vede spesso sbiancare i comandante increduli della "danza" che si porta a termine con l'indispensabile ausilio di rimorchiatori e ormeggiatori, confortati tuttavia dall'alto grado di professionalità che traspare dalla apparente tranquillità con cui si orchestra la manovra.

Viceversa alcuni comandanti o più spesso ex comandanti, non mancano di far sapere che con loro a bordo il pilota era messo da parte o di quella volta in cui sbagliò manovra o di quell'altra in cui... , sarebbe interessante se ricordassero quando non sapendo che pesci pigliare hanno ringraziato e abbracciato il pilota che gli ha "salvato la nave" manovrando con perizia e freddezza quando i suoi nervi erano saltati. La realtà è che non esiste competizione alcuna, il comandante è liberissimo di condurre la nave come meglio crede, anzi, la legge stessa nel nostro Paese glielo impone, sicuramente ci sono e ci sono stati comandanti particolarmente dotati che hanno condotto la loro nave in sicurezza per se stessi e per il porto, si tratta di eccezioni, come ho detto sopra.

Ribadire identità secondo cui il comandante è il comandante ed è responsabile ultimo della condotta della navigazione è quindi abbastanza inutile, se un pilota

volesse fare il comandante andrebbe evidentemente a cercare un imbarco, viceversa invece, per quanto abile sia, un comandante non potrà mai essere il pilota del porto che scala, il messaggio che invece deve passare è che il pilota è il migliore amico del comandante durante la sosta in porto, l'unico o quasi con cui non esistono pressioni commerciali, con cui si parla di una cosa sola: sicurezza, delle persone dell'ambiente e delle cose.

Fa sorridere leggere commenti sulla manovra in senso lato, su come a volte i piloti dimentichino di usare le ancore, su come i piloti sbagliano manovra, e fa sorridere perchè i pulpiti da cui arrivano certe prediche sono di esperti del settore che pensano, con dei corsi sui modellini, di aver guadagnato skills da vendere, purtroppo per loro il pilota si rende velocemente conto che alla fine dell'anno da allievo, con 1500 manovre alle spalle, passando effettivo, non sarà ancora pronto come vorrebbe e che passerà i successivi 5 anni a cercare di consolidare le esperienze fatte per costruirsi una corazza di un certo peso, ecco, volendo trovarla a tutti i costi, questa è la fondamentale differenza tra chi sa come manovra e chi manovra come sa.

Cordiali saluti

Massimiliano Gazzale

LA SICUREZZA DEL LAVORO PORTUALE NELL'ERA DEL GIGANTISMO NAVALE.

Da circa un ventennio, il comparto del trasporto marittimo sta attraversando una fase di profonda trasformazione.

Una delle motivazioni principali di tale cambiamento e' da ricondurre senz'altro al fenomeno del gigantismo navale, ormai massicciamente presente in quasi tutte le tipologie di naviglio.

In premessa occorre segnalare che la maggioranza delle infrastrutture portuali esistenti, risulta incompatibile con le dimensioni spropositate di alcune imbarcazioni, come ad esempio avviene nel caso delle moderne portacontainer.

cio' nonostante, la rincorsa alle mega-ships non accenna ad arrestarsi, esercitando una fortissima pressione sugli scali che affanosamente tentano di assecondare in termini di adeguamento degli spazi (allungamento banchine, approfondimento fondali, ecc.), le richieste dei grossi vettori internazionali.

il presunto vantaggio economico legato alle cosiddette economie di scala, risulta essere uno dei fattori prevalenti per l'utilizzo di questi colossi galleggianti.

tralasciando gli aspetti relativi alla crescita esponenziale della capacita' di trasporto, vorrei rapidamente approcciare l'argomento sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro, con specifico riferimento al tema della sicurezza.

l'accresciuta dimensione delle navi unitamente all'aggregazione delle societa' armatoriali, ha comportato l'inevitabile riduzione del numero dei

servizi e il conseguente incremento dei picchi di attività'.

Le mega-carriers infatti, concentrano grandi volumi di merce in brevi periodi, inducendo i porti a dotarsi di strutture idonee, in grado di fornire in qualsiasi momento, maestranze appositamente formate e qualificate per far fronte alle esigenze imposte da questo modello di traffico.

All'interno di questa cornice si inserisce pertanto la questione afferente la safety. I grandi numeri evidenziano la necessità' che i contenitori vengano correttamente stivati ed affrancati, operazioni non semplici malgrado l'ausilio della tecnologia, anche in considerazione dei tempi ristretti stabiliti dal mercato. In questo contesto, la presenza di una logica basata esclusivamente sulla mera quantità' e velocità' di esecuzione, potrebbe provocare incidenti, che nel caso di materiali pericolosi o infiammabili, assumerebbero contorni drammatici.

Alla luce di queste osservazioni, ritengo strategicamente sbagliato occuparsi solo delle dinamiche della produzione e troppo poco delle condizioni (spesso difficili) in cui il lavoro si estrinseca.

A mio parere, in un settore come quello portuale, in continua evoluzione, bisognerebbe invece riaffermare un sistema di valori in cui la sicurezza costituisca presupposto essenziale dal quale partire, per dar vita finalmente a modelli sociali ed economici davvero vincenti.

Felice Magarelli

VARAZZE CELEBRA UN LIBRO SULLA CAMPAGNA DI RUSSIA CON IL COMANDANTE STEFANO GIACOBBE

La mia campagna di Russia di Anna Ravazzi approda a TeleVarazze

La Prof.ssa Anna Ravazzi di Cogoletto, insegnante e studiosa della lingua tedesca, autrice del libro "La mia campagna di Russia", insieme all'Assessore alla Cultura Mariangela Calcagno, a Mario Traversi, al Comandante Stefano Giacobbe e ai rappresentanti delle locali Associazioni d'Arma e Culturali, saranno gli ospiti della trasmissione "Incontri" su TeleVarazze, in onda in diretta alle ore 20:00 di mercoledì 6 marzo 2019.

"Questo non è un film a trama che volendo si può abbellire, questo è un documentario. Perciò non dipinge, ma fotografa. Persino le emozioni."

La Prof.ssa Anna Ravazzi, dopo il successo ottenuto nel pomeriggio di sabato 16 febbraio 2019 a Varazze, nella Civica Biblioteca "E. Montale" dove, introdotta dall'Assessore alla Cultura Mariangela Calcagno, ha presentato il suo libro "La mia Campagna di Russia", Marco Sabatelli Editore, tratto dalla "piccola agendina rossa" scritta dal padre Edilio, "allora un tenentino non ancora 23-enne, che da luglio 1942 ad aprile 1943, prese parte alla Campagna di Russia", il prossimo mercoledì sera sarà protagonista nella trasmissione "Incontri",

condotta da Piero Spotorno. - Gli spettatori possono intervenire in diretta telefonando a: 019.933266 -

Sul tavolo, di fronte ad Anna Ravazzi e agli altri relatori, saranno posti alcuni degli oggetti che Edilio, il proprietario dell'agendina, ora un libro ad opera dell'amorevole figlia, ha conservato con particolare cura, per poi consegnarli a colei che, come gli intervenuti alla presentazione hanno potuto constatare, ne ha fatto il miglior uso possibile: un'emozionante omaggio al padre, mancato al suo affetto nel 2010.

www.ponentevarazzino.com

ANNA MARIA "LILLA" MARIOTTI E IL SUO LIBRO DEDICATO A PIRATI E PIRATESSE DEL XVIII SECOLO

Presentato il 2 marzo a Santa Margherita Ligure. A Camogli sabato 9 marzo.

di **Stefano Briata**

A Santa Margherita Ligure, presso la prestigiosa sede dall'Associazione Tigulliana, nel pomeriggio di sabato 2 marzo si è svolta la presentazione del libro di Annamaria "Lilla" Mariotti, Storie di Pirati e Piratesse del XVIII secolo, che come aveva già detto l'amico Decio Lucano, anche questo libro "odora" di mare e di storia.

Gli onori di casa li ha fatti Marco Delpino, direttore Bacherontius, una bellissima rivista da leggere con piacere e attenzione. Delpino ha spiegato la funzione della Tigulliana e i suoi scopi, descrivendo brevemente il premio letterario, la cui premiazione si svolge tutti gli anni presso la prestigiosa sede di Villa Durazzo. Per quanto riguarda la rivista Bacherontius, ha voluto ricordare che tra poco compirà 50 anni di vita, e spera, giustamente, che l'anniversario venga degnamente celebrato presso l'auditorium. Presentando la scrittrice Annamaria "Lilla" Mariotti, lo stesso Delpino ha voluto ricordare i suoi premi vinti alla Tigulliana, in numero di 5, e quanto ha contribuito a fare conoscere le opere dedicate al mare e alla vita di mare.

La presentazione vera e propria di Annamaria "Lilla" Mariotti e del suo libro l'ha fatta il Cap. Giovanni Camozzi, Presidente della Società Capitani e Macchinisti Navali di Camogli. Egli ha ricordato i precedenti libri dell'Autrice, soprattutto quello dedicato ai Fari; descrivendo l'ultima fatica ha ricordato non solo i pirati del XVIII secolo, ma anche quelli dei secoli precedenti che infestavano le coste del Mediterraneo.

Annamaria "Lilla" Mariotti ha descritto in modo ampio, in maniera sintetica e chiara, i passi del libro descrivendo le caratteristiche dei pirati del XVIII secolo, tutti britannici, le loro origini e la loro conclusione della carriera con incarichi o eliminazione fisica, comprese donne piratesse, che erano davvero affascinanti... Molto interessante è stata la spiegazione dell'origine della bandiera dei pirati, che non era uguale per tutti, ma ognuno aveva la propria bandiera con i simboli pirateschi, realizzate dalle donne delle isole dei Caraibi.

Tutto è stato molto stimolante, sia per scoprire la Tigulliana, i personaggi che ci sono, e soprattutto per ascoltare dal vivo Annamaria “Lilla” Mariotti: una scoperta piacevole dopo tanto tempo aver letto i commenti e articoli a suo favore.

Il libro sarà presentato sabato 9 marzo alle 16 alla Società Capitani e Macchinisti Navali a CAMOGLI.

Galata Museo del Mare, Auditorium , I programmi

LUNA ROSSA TORNA ... ALL' AMERICA'S CUP

Intervistato dal giornalista Fabio Pozzo, lo skipper di Luna Rossa nella sfida all'America's Cup 2021, ci racconterà i progressi del team italiano che cerca di portare per la prima volta in Italia il massimo trofeo di vela. Intanto Max, di Coppe America, a casa ne ha già portate due, con BMW Oracle e Emirates Team New Zealand.

Posticipato a giovedì 7 marzo alle ore 18 al Galata Museo del Mare.

A salire sul palco dell'Auditorium del Museo lo skipper Max Sirena che intervistato dal giornalista Fabio Pozzo, racconterà al pubblico di sé e della sua carriera di velista, parlerà della nuova sfida del team italiano e dei retroscena dell'assalto alla “vecchia brocca”, questo il nomignolo della coppa più ambita della vela.

Il team italiano è impegnato nella sua sesta campagna di Coppa America, il trofeo dei trofei della vela, che dovrebbe aprirsi nell'autunno di quest'anno con le World Series, un circuito di regate preparatorie e quindi entrare nel vivo con la Prada Cup, la selezione dello sfidante, nei primi mesi del 2021 ad Auckland in Nuova Zelanda (la nazione del detentore del trofeo, Team New Zealand) e quindi con l'America's Cup vera e propria, che si combatterà sempre ad Auckland dal 6 al 21 marzo 2021 con i monoscafi volanti Ac75.

Max Sirena ha 48 anni ed è riminese, è sposato con Tatiana ed è padre di due figli, un maschio e una femmina. Figlio di albergatori, comincia ad andare in mare sin da piccolo col windsurf, poi a 14 anni scopre le barche a vela. Sogna la Coppa America, seguendo le imprese di Azzurra e del Moro di Venezia. Racconta che da ragazzino aveva incontrato un componente dell'equipaggio del Moro che gli aveva predetto che mai avrebbe coronato il suo sogno, fare l'America's Cup, perché era troppo piccolo fisicamente. “L'ho presa come sfida con me stesso”.

Sirena ha partecipato a sette edizioni dell'America's Cup. Anzitutto, le cinque campagne di Luna Rossa, prima come aiuto prodiere e poi come skipper a cominciare dall'edizione 2013 di San Francisco. Leggendaro il suo incontro con il patron, Patrizio Bertelli, l'amministratore delegato di Prada. Max era stato chiamato a bordo di una delle barche di Bertelli, il Njala, per prendere parte a un allenamento. E' a poppa e sente gridare. "Che cavolo urli", apostrofa l'uomo che non ha mai visto prima. E' ovviamente Bertelli. "Ma tu chi sei?", gli risponde quest'ultimo. E poi: "Io e te o diventiamo grandi amici o ti licenzio stasera, ci devo pensare un attimo". Il sodalizio si salda e vedrà i due vincere la Louis Vuitton Cup nel 2000.

Nel 2010, l'edizione della Coppa scaturita dai tribunali e sfociata nel duello tra Oracle Usa e gli svizzeri di Alinghi, Sirena è con gli americani, responsabile del progetto dell'ala rigida e degli alberi, e alzerà al cielo la sua prima Coppa America. Nel 2017, a seguito del ritiro di Luna Rossa per protesta contro l'ennesimo cambio di regolamento da parte di Oracle, Max è con Team New Zealand, con cui Bertelli ha stretto alleanza e vince a Bermuda la sua seconda Louis Vuitton Cup e la sua seconda Coppa America.

Tra i pochi velisti non superstiziosi, Max Sirena dichiara apertamente che l'America's Cup 2021 potrebbe rappresentare la volta buona per Luna Rossa di vincere la Coppa America e di portare il trofeo in Italia.

Terzo appuntamento "blu" con Hugo Vau, il surfista portoghese che ha cavalcato l'onda più grande mai registrata: 35 metri di altezza!

Newsletter a cura di:

Luisa Dufour, ldufour@muma.genova.it

Marina Mannucci, mmannucci@muma.genova.it

Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni è:

Galata Museo del Mare Museoteatro della Commenda

Lanterna di Genova Museo Navale di Pegli

PROPELLER, CAPITANERIE E MARINA MILITARE

“Funzioni pubbliche, shipping e marittimità”

Presso la sala conferenze del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, si è tenuto il 28 febbraio il workshop dal titolo “Funzioni pubbliche, shipping e marittimità” organizzato dal Comando generale

in collaborazione con l'International Propeller Clubs e con la Federazione del Mare

L'incontro, in continuità con l'analogo evento tenutosi esattamente un anno fa presso il Comando in Capo della squadra navale, ha rappresentato un'ulteriore occasione di confronto tra le Istituzioni e il cluster marittimo/portuale, affinché, pur nel rispetto delle diverse competenze e specificità, si potessero gettare le basi per un lavoro comune a sostegno di un unico obiettivo: la promozione e lo sviluppo del sistema Paese nel Mediterraneo, dove la delicata situazione politica della sponda sud costituisce una variabile niente affatto trascurabile.

Dopo i tradizionali saluti di benvenuto, i lavori sono stati introdotti dall'Avv. Umberto MASUCCI, Presidente Propeller Clubs, che nel prendere la parola ha voluto ringraziare il Corpo delle Capitanerie di Porto e la Marina Militare per il fondamentale servizio svolto a protezione dei nostri mari.

A seguire, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, l'Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Giovanni PETTORINO, nel ribadire l'importanza per il Paese dell'economia del mare, ha sottolineato dapprima l'importante traguardo dei 25 anni raggiunto dall'attuale legge 84/1994 sulla portualità, ed ha evidenziato come la sicurezza marittima sia oggi un valore imprescindibile, senza il quale non può esserci né vita, né sviluppo, né economia dei porti, ed alla cui tutela, nelle sue varie declinazioni, contribuisce in modo determinante la Guardia Costiera.

Incontri e interessi sul mare

Ha poi preso la parola il Comandante in Capo della Squadra Navale, Ammiraglio di Squadra Donato MARZANO, che ha affrontato il tema degli "Incontri tra istituzioni, enti, agenzie, associazioni che operano o hanno interessi sul mare," sottolineando come incontri come quello odierno "sono importanti per consentire un continuo confronto, franco e aperto, tra tutti gli stakeholders sulla tematica della Sicurezza Marittima nelle aree di interesse nazionale" e fornendo, altresì, un quadro aggiornato delle principali aree di instabilità a livello globale e del contributo fornito dalla Forza armata.

L'arch. Mauro COLETTA, Direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, ha dato lettura di un messaggio da parte del Vice Ministro On.le Edoardo Rixi, assente per precedenti impegni istituzionali, evidenziando come "Il ritrovarsi tutti insieme come cluster, in vari contesti, risponde soprattutto all'esigenza di un confronto sereno e produttivo, di una maggiore unità di intenti per affrontare gli effetti dirompenti di portata globale, che vedono i riflettori puntati sul Mediterraneo, per la sua strategicità geografica e quindi per le sue potenzialità".

Il Direttore Generale di AssArmatori Alberto Rossi ha evidenziato l'importanza di eventi che favoriscono scambi qualificati di idee tra gli operatori del settore con la presenza della parte pubblica, individuando le prossime sfide che il

settore sarà chiamato ad affrontare in conseguenza delle normative europee di imminente applicazione.

Infine, il dott. Mario MATTIOLI, Presidente di Confitarma e della Federazione del Mare ha rinnovato l'esigenza di dare al settore marittimo la centralità, anche amministrativa, che merita in relazione al contributo determinante per l'economia del Paese e l'importanza di agire avendo, quale principale obiettivo, lo sviluppo della competitività del settore lavorando uniti per la semplificazione e l'eliminazione di alcune inefficienze.

Al termine del workshop, l'incontro è poi proseguito con una visita alla Centrale operativa dell'IMRCC Roma (Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo della Guardia Costiera), dove agli ospiti sono state illustrate le tecnologie che costituiscono il "cuore" operativo della Guardia Costiera, i sistemi di controllo e monitoraggio del traffico marittimo dei quali il Corpo si avvale per lo svolgimento delle numerose attività di competenza.

Di seguito il link dal quale scaricare un contributo fotografico:

<https://we.tl/t-hD5Mak2m7J>

Erano presenti per la Federazione del Mare tra gli altri Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, i vertici di Assonave, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, e Ucina, nonché esponenti dei maggiori centri portuali e logistici italiani, riuniti nell'International Propeller Club.

L'occasione ha testimoniato ancora una volta l'unità del Cluster marittimo pubblico e privato e la comune volontà di promuovere in Italia la marineria, secondo le tradizioni e gli interessi del Paese.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da " LA LUNA E I FALO' " di Cesare Pavese" ed. Mondadori
(NOSTALGIA PER IL LUOGO DEL CUORE)

"...traversai il (fiume ndr) Belbo ...e mentre andavo rimuginavo che non c'è niente di più bello che una vigna ben zappata, ben legata, con le foglie giuste e quell'odore della terra cotta dal sole d'agosto. Una vigna ben lavorata è come un fisico sano, un corpo che vive, che ha il suo respiro e il suo sudore. E di nuovo, guardandomi intorno, pensavo a quei ciuffi di piante e di canne, quelle rive* – tutti quei nomi di paesi e di siti là intorno- che sono inutili e non danno raccolto eppure hanno anche quelli il loro bello- ogni vigna la sua macchia** - e fa piacere posarci l'occhio e sapere i nidi - ... Io sono scemo, dicevo, da vent'anni me ne sto via e quei paesi mi aspettano. Mi ricordo la delusione che era stata camminare la prima volta per le strade di Genova - ci camminavo nel mezzo a

cercare un ciuffo d'erba. C'era il porto, questo sì, c'erano le facce delle ragazze, c'erano i negozi e le banche, ma un canneto, un odor di fascina, un pezzo di vigna dov'erano? Anche la storia della luna e dei falò la sapevo. Soltanto, m'ero accorto, che non sapevo più di saperla.”

* RIVA, in piemontese, bosco in discesa; se molto poco esteso, serve spesso da confine per i vigneti- **MACCHIE, qui, rive poco estese, fitte, incolte, composte da un coacervo impenetrabile di piante ed arbusti. In Francia... sono protette dalla legge. È proibito disboscarle perché tengono a freno il terreno.

fine