

DL NEWS comunicazione 11 marzo 2018

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

Nell'interno, pag. 9: Armatori, Banche e Fallimenti, analisi del fenomeno di Tobia Costagliola

Francesco Berlingieri , luminaire del Diritto della Navigazione

Il Diritto della Navigazione- è stato scritto - è lo strumento dell'economia, e lo confermiamo oggi proprio con gli studi, le ricerche e l'interesse per la storia degli ordinamenti , leggi e usi marittimi che ci giungono dai Consolati del Mare , dai Codici, dai Portolani che dall'anno 1000 hanno costituito la base del commercio marittimo e del lavoro sul mare. E' per questo che Genova con altre Repubbliche soprattutto Venezia, ma perchè no Ragusa , hanno avuto insigni giureconsulti e esperti nella dottrina marittima , ultimo tra i grandi Francesco Berlingieri , mancato all'età di 96 anni fondatore dell'omonimo studio (oggi associato a Maresca) L'avvocato genovese Francesco Berlingieri, tra i fondatori dello studio Studio Berlingieri-Maresca , era un luminaire del Diritto della Navigazione. Presidente del Comité Maritime International dal 1976 al 1991, già ordinario di Diritto della navigazione, Berlingieri è stato dottore honoris causa presso le Università di Anversa, Atene e Bologna e professore onorario di diritto internazionale marittimo presso l'International Maritime Law Institute dell'Imo. (DL)

Cassazione: sì al sequestro del cellulare a chi scatta foto di nascosto

6.3.2018 - Cassazione: sì al sequestro del cellulare a chi scatta foto di nascosto. Per la Suprema Corte può arrecare molestia chi riprende di nascosto, anche se la persona offesa non si accorge di nulla, in quanto l'art. 660 c.p. tutela la tranquillità pubblica. - DI LUCIA IZZP/STUDIOCATALDI - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24571>

Incontro (che fa ben sperare) Confitarma -Assarmatori

Il 6 marzo presso la sede di Confitarma a Roma, si è tenuto il primo incontro tra Confitarma e AssArmatore per un confronto sulle tematiche del settore marittimo.

Le due delegazioni erano così composte:

per Confitarma: Mario Mattioli, Angelo D'Amato, Guido Grimaldi, Beniamino Maltese e Luca Sisto; per AssArmatore: Stefano Messina, Stefano Beduschi, Matteo Catani, Achille Onorato e Pasquale Russo.

Nello specifico, le due Associazioni hanno condiviso l'opportunità di affrontare congiuntamente alcuni temi strategici. In particolare hanno ripercorso lo sviluppo positivo derivato dall'impianto normativo del Registro Internazionale e della Tonnage Tax (Legge n.30 del 1998 e successive modifiche), hanno concordato sulla necessità di individuare ulteriori possibili soluzioni volte a favorire lo sviluppo dei traffici marittimi e della marineria nazionale, quale ad esempio il piccolo cabotaggio e il TPL (trasporto pubblico locale), il tutto per un sempre maggiore sviluppo della flotta e per la crescita dell'occupazione a bordo. Per quanto riguarda la portualità, la salvaguardia dell'ambiente marino e le relative politiche

per la riduzione delle emissioni, la formazione, i rapporti con le istituzioni finanziarie e bancarie le due Associazioni hanno convenuto di lavorare congiuntamente e confrontarsi. Nel positivo clima di collaborazione venutosi a creare, in relazione alla trattativa per il rinnovo del CCNL, verificata una sostanziale convergenza sui temi del lavoro marittimo, è stato deciso di allargare il tavolo di recente avviato per il confronto con le Organizzazioni Sindacali, condividendolo con AssArmatori.

noli.mazza@confitarma.it

Le proiezioni future della sicurezza marittima"

Si è svolta presso il Ristorante "Al settimo cielo" presso il Grand Hotel Savoia il 6 marzo la tradizionale serata organizzata dell'International Propeller Club Port of Genoa, dal titolo "Le proiezioni future della sicurezza marittima", e che ha avuto come Relatore l'Amm. Nicola Carlone, da poco insediato come nuovo Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova, e magistralmente moderata dal Presidente del Club stesso l'Avv. Prof.ssa Giorgia Boi.

L'Ammiraglio con l'ausilio di slides, ha illustrato le principali attività che vengono svolte in termini di sicurezza, e che sinteticamente si possono racchiudere fra safety, security, tutela ambientale e condizioni di vita adeguata. Il lavoro svolto, quindi, è senza dubbio ampio, e deve spaziare dalle attività più propriamente amministrative di ispezione e rilascio di Certificati di sicurezza (Port State Control), a quelle che riguardano la Sicurezza (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, e SOLAS). L'esperienza e la competenza in materia dell'Amm. Carlone è vastissima, basti pensare che è stato Capo del 6° Reparto "Sicurezza della Navigazione", Sicurezza Marittima e personale marittimo del Comando Generale, e da settembre 2015 è stato posto a capo del 3° Reparto "piani e operazioni" del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, inoltre è membro del consiglio di amministrazione dell'Agenzia Europea per la sicurezza Marittima (EMSA). Non poteva mancare uno sguardo verso il futuro, e quindi a tutto il crescente filone che vuole ormai non più futuristico, ma prossimo lo sfruttamento commerciale per le "unmanned vessels", nelle sue diverse forme, con pochissimo o senza personale di bordo, e che implicherà una serie di modifiche e adeguamenti a tutte le norme e regolamenti vigenti dell' IMO (Int'l Maritime Organization). Per il Comandante del Porto di Genova, il futuro non si può fermare e quindi bisognerà farsi trovare pronti, anche e soprattutto dal punto di vista normativo per fronteggiare questa nuova realtà, che coinvolgerà non solo le navi, ma anche attività svolte ora in banchina dall'uomo; ma che di fatto, come anche dimostrato da diversi interventi sul tema dei numerosi partecipanti alla serata, lascia ancora perplessi, soprattutto per tutte le implicazioni legate al "cyber security", dove le difese, come recenti fatti lo testimoniano, sono ahimè al momento insufficienti. (L.C.)

TTM in distribuzione con nuove rubriche

Il primo numero 2018 di TTM,49, in distribuzione dalla scorsa settimana, presenta tre nuove rubriche: Cyber Sailor, Fire Fighting Focus e Italian Yachts Masters curate da specialisti del settore.

Si tratta di un'iniziativa editoriale che punta ad ampliare e approfondire alcuni aspetti particolari del mondo dello shipping e della grande nautica da diporto quali digitalizzazione e Autonomous ships, sicurezza e prevenzione antincendio mentre, tramite l'associazione che raccoglie i comandanti italiani dei mega Yachts, TTM vuole diventare un punto di riferimento della categoria, mettendone in risalto ruolo, competenze, aspettative e programmi formativi. In questo numero, oltre ai consueti contributi tecnico-culturali attinenti l'industria dello shipping italiano e internazionale, TTM presenta le nuove unità Grande Halifax (Gruppo Grimaldi), Marchiato e Vivere (Rimorchiatori Napoletani).

SIATSail, nuova polizza per la Nautica

Il 22 marzo presso l'Hotel NH Collection Genova Marina alle ore 11.30 meeting di presentazione nuovo prodotto Nautica della Siat Assicurazioni, una polizza per la Terza Flotta , così correttamente veniva chiamata la marina dei servizi nautici e ora della flotta dei grandi yachts e di tutto il mondo della Nautica. siat-assicurazioni.it

Anche a Genova c'è Frecciarossa (in attesa del Terzo Valico)

Dal 15 marzo 2018, dopo tanti anni, sarà ripristinato il collegamento ferroviario tra Genova e Venezia, assicurato da un treno Frecciarossa. In precedenza c'erano i treni Intercity che partivano La Spezia, per Genova e Milano.

Genova era l'unica città italiana senza il treno ad alta velocità, ma grazie alle pressioni della Giunta regionale presieduta da Giovanni Toti si è giunti a questo risultato.

Il treno ci sarà tutti i giorni esclusa la domenica (per il momento), con partenza da Genova Principe alle 7.05 e arrivo a Venezia Santa Lucia alle 11.10, con fermate a Milano Rogoredo, Milano Centrale, Brescia, Peschiera del Garda, Verona Porta Nuova, Vicenza, Padova, Venezia Mestre. Al ritorno stesso percorso, con orario di partenza da Venezia Santa Lucia alle 15.50 e arrivo a Genova Principe alle 19.55.

Il percorso, in attesa dell'apertura del Terzo Valico dei Giovi, è assicurato dal Secondo Valico Mignanego – Ronco Scrivia, poi percorre il tratto ad Alta Velocità Milano Rogoredo – Treviglio – Brescia e il tratto da Padova – Venezia Mestre. Tengo a precisare che la tratta Milano – Venezia ha già la segnaletica per l'Alta Velocità ERTMS.

È già un primo passo avere il treno veloce nella tratta Genova-Milano con tempi di un'ora e venti minuti, invece dei canonici 1.45 minuti. Quando sarà aperto il Terzo Valico dei Giovi TAV-TAC i tempi si ridurranno sensibilmente fino ad impiegare almeno 45 minuti per raggiungere Milano.

Il Terzo Valico, respingendo voci maligne, è vitale per il porto di Genova e il collegamento tra il Mediterraneo e il Nord Europa, infrastruttura a cui tengono molto gli svizzeri. ([S.Briata](#))

La Liguria ha avuto un inizio 2018 traumatico e questa è una buona notizia . Dopo l'isolamento ferroviario e autostradale dovuto al gelo, eravamo tagliati fuori dai collegamenti con le regioni limitrofe , ci mancava anche la denuncia del Sert che la nostra regione è ai primi posti tra i giovani dai 15 ai 24 anni per uso di droghe e alcol; e il 9 marzo, come se non bastasse, la conferenza stampa ripresa dalla TV del Capo della DIA , gen. Giuseppe Governale , che ha dichiarato che la Liguria è terra di conquista della mafia... Ce la faremo Stefano. (DL)

DUE NODI STRATEGICI , il 14 marzo a Lugano

Genova-Lugano. Due snodi strategici sull'asse delle merci sud-nord Europa, ma specialmente le chiavi di comprensione di uno sforzo infrastrutturale senza precedenti che ha come obiettivo primario la fertilizzazione dei territori che vantano la più importante e qualificata concentrazione produttiva d'Europa. Dal Terzo Valico ad Alptransit. Cosa manca ancora per un reale salto di qualità? Mercoledì 14 marzo, a partire dalle 9.00, a Lugano, nella sede del LAC, l'Autorità Portuale di Genova e Savona organizza un summit Italia-Svizzera per individuare opportunità, priorità e criticità del più importante collegamento logistico del continente europeo.

Riapre laScuola nazionale del broker marittimo

Genova. Al via la quarta edizione del corso Scuola nazionale del broker marittimo.
In partenza la quarta edizione del corso per mediatori marittimi, in collaborazione con la

Fondazione Accademia della Marina Mercantile, nell'ambito della Scuola nazionale del broker marittimo, fondata da Assagenti e Accademia nel 2009. Dopo quattro anni finalmente riparte un corso che storicamente ha sempre dato ottimi risultati di placement, ma soprattutto che è venuto incontro alle esigenze di reperire giovani formati per le aziende associate. È proprio da un'indagine proposta alle aziende di mediazione associate che è emersa la disponibilità a ospitare gli allievi del corso in stage a conclusione del percorso formativo in aula. Da sempre Assagenti e Accademia sono sensibili al tema della formazione attraverso la promozione e l'organizzazione di numerose attività sia per i giovani sia per gli occupati del settore. Questo corso si inserisce quindi in questa tradizione. In una città come Genova dove le aziende legate al marittimo trovano la loro sede principale, fare cultura dello shipping significa anche promuovere i mestieri del mare e preparare figure professionali specifiche come quella del broker. Il corso, che parte il 23 aprile e ha un costo di iscrizione pari a 2 mila euro oltre Iva, è aperto a 10 giovani laureati o diplomati che saranno selezionati sulla base della motivazione al settore e al ruolo richiesto e con una buona conoscenza della lingua inglese. La parte di aula durerà fino a metà giugno e prevede uno stage in azienda di quattro mesi tra metà giugno e ottobre. È inoltre aperto a professionisti del settore che vogliono approfondire le materie relative alla mediazione, benché non sia da considerarsi un corso propedeutico all'esame da mediatore marittimo. L'obiettivo di questa iniziativa è quello di formare giovani motivati e preparati nel mercato del lavoro marittimo. In particolare, a conclusione del percorso formativo, i partecipanti dovranno dimostrare di: Avere acquisito una buona conoscenza del mercato e di tutte le sue implicazioni; Essere in grado di affrontare e gestire il forte carattere internazionale in cui dovranno operare; Avere le conoscenze tecniche che stanno alla base della contrattazione; Avere adeguata conoscenza e consapevolezza dei delicati aspetti che caratterizzano la negoziazione verbale; Avere sviluppato adeguata sensibilità e attitudine verso la customer satisfaction e verso il problem solving. Il corpo docente è, in prevalenza, espressione del settore della mediazione marittima e proviene dalle aziende facenti capo ad Assagenti. La domanda di iscrizione va inviata ad Assagenti Servizi Srl all'indirizzo info@assagentiservizi.it dal 26 marzo 2018 fino e non oltre le ore 12.00 del 6 aprile 2018, corredata di cv in formato europeo con fotografia. Le domande dovranno essere effettuate attraverso la compilazione del modulo, scaricabile dai siti internet <http://www.assagenti.it/it/corsi> ; info@assagenti.it

Dalla UE norme più severe per la salvaguardia dell'ambiente marino

Cresce l'attenzione dell'Unione Europea nei confronti dei temi ecologici, e in particolare verso la salvaguardia dell'ambiente marino. Il 31 dicembre scorso è entrata in vigore la nuova direttiva sui prodotti anti-fouling che stabilisce nuovi criteri per la realizzazione delle antivegetative. info@clubnautica.com
Antivegetativa Racing Jotun

EMSA news European Maritime Safety Agency (EMSA)

In this issue: Transport Commissioner Violeta Bulc addresses all EMSA staff; European Marine Casualty Information Platform revamped; Maritime Security Advisory Group and Committee meetings held in EMSA; EMSA's RPAS on multipurpose maritime surveillance operations in Portugal; Training auditors for higher maritime safety levels throughout the Mediterranean.

Provision of training courses for Accident Investigators

Call for Expressions of Interest (CEI) No. EMSA/CEI/01/2017 for the establishment of an external experts database by the European Maritime Safety Agency

DEADLINE 19.12.2020

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

Venezuela dimenticata

Nonostante gli organismi internazionali dell'Onu , attivi nel segnalare le problematiche di vita nei paesi del mondo , la stampa e la televisione, la Chiesa stessa, sembrano aver dimenticato la grave crisi alimentare , di salute e di vita che il regime comunista di Maduro ha inflitto alla popolazione del paese sudamericano. Il mondo corre con i suoi arsenali nucleari verso il...nulla, in mano a dittatori e speculatori alla Soros senza aver dato segni di progresso culturale e civile, ma di grave arretratezza morale .

LOVE BOAT E ARTE CULINARIA

Intervista al Comandante Giorgio Pagano, Iericino DOC. di Enrico Calzolari

(dal nuovo libro del nostro prof. Calzolari pubblichiamo un brano distensivo e storico)

Giorgio Pagano (classe 1948) è un comandante di “love boats” venuto in quiescenza, che ha “dato fondo” all’ancora nella “Baia dei Poeti”, per godersi “i tepori della spiaggia ligure e l’inverno del [suo] mare”, come scrive il poeta satirico romano Persio Flacco (34 d.C. – 62 d.C.). È figlio d’arte, perché suo padre Enrico (classe 1922) è stato un comandante di navi mercantili e anche di navi oceanografiche. Non intende parlare di tutta la sua esperienza di navigazione come ufficiale di rotta e come comandante, ma accetta di buon grado di parlare di quale è stato il suo rapporto con la cucina di bordo. Ancora giovane, ricorda come in una traversata intercontinentale fra l’America del Sud e la Russia, fatta su un mercantile carico di grano, corse il rischio di rimanere senza mangiare, perché il cuoco di bordo, prima della partenza, si era venduto parte degli alimenti stivati in cambusa. In quell’occasione capì il perché nella “agorà” di Lerici, al molo o sul lungomare, si sentivano i marittimi usare il termine “caini” riferito ai cambusieri e ai cuochi di bordo. Egli aveva un nonno cambusiere, una degnissima persona, benvoluto dai marittimi Iericini con cui aveva navigato, e non era quindi propenso a considerare corretto il suddetto appellativo, ma, in quell’occasione, dovette ricredersi. Sapeva anche che quando c’era un funerale di un cuoco o di un cambusiere, e il corteo, a piedi, passava davanti a certe case, alcuni dicevano *“un toco i g’è anche ‘r mea”* (un pezzo è anche il mio), ma egli aveva considerato questa tradizione come una forzatura, una leggenda metropolitana nata in un paese marinaro. Aveva infatti conosciuto fra i “maestri di casa” e i cuochi delle persone integerrime, uomini di carattere, esemplari nei loro comportamenti, anche organizzativi. Aveva sempre a mente la figura dello chef e poi maestro di casa e manager, Francesco Landini e di come imparò il mestiere attraverso un eclatante episodio. Egli era un giovane garzone, imbarcato con lo zio cambusiere, questi lo chiamò a presentarsi presso di lui. Avendo egli voluto finire una operazione assegnatagli prima, lo zio lo aveva redarguito e quindi costretto a “imparare dal vero” cosa significasse essere pronto ad eseguire gli ordini dello chef. Lo zio gli aveva messo in mano un cesto di uova, gli aveva ordinato di andare a metterle in cambusa. Mentre questi stava andando gli aveva ordinato di venire subito da lui, ed egli rimase interdetto fra i due

ordini, dicendo che doveva portare in cambusa le uova. Allora lo zio gli ordinò di far cadere a terra il cesto delle uova! Ovviamente il giovane garzone, al comando dialettale “*mola tuto*” (cioè lascia pure tutto) lasciò cadere le uova a terra, e tremebondo si presentò subito al cospetto dello zio, che approvò marcatamente quanto aveva fatto (*cossì va ben!*). Ovvio che dovette poi pulire, accuratamente, ciò che aveva combinato, e che diventava pericoloso per il rischio di scivolarvi sopra (non per niente si adottano oggi le scarpe anti-scivolo)!

Essendo Giorgio un democratico, egli aveva sempre viva davanti a sé sia la storia della Confraternita dei Padroni e dei Marittimi di Lerici (la Compagnia di Sant’Erasmus, a rappresentanza paritetica) sia aveva assorbito i racconti di mare che si facevano a Lerici. Si parlava di vecchi comandanti di navi passeggeri dell’anteguerra esigentissimi (non certo il Comandante Tarabotto del Rex, vincitore del Nastro Azzurro, che accudiva personalmente ai bisogni della sua cagnetta) che facevano disperare i camerieri al loro servizio, sia a tavola sia nella gestione dell’appartamento (uno esigeva addirittura che l’acqua della vasca da bagno fosse esattamente di 38°, ma il povero cameriere non aveva un termometro istantaneo). Un altro, incontrando nella scalone di rappresentanza un garzone che teneva sulle braccia un vassoio pieno di tazze da tè, gli gridò in spagnolo “lugar” (cioè spostati, fai largo). Poiché questo non aveva capito il significato di quel termine, avanzò, facendo infuriare il comandante. Timido il ragazzo disse che aveva molte tazze e non doveva romperle. Al che il comandante gli urlò: “ma gettate in mare!”. E questi, rosso per l’emozione, corse subito a gettarle fuori bordo! Memore di questa weltanschauung dell’universo di bordo, raccontata in tutti gli ambienti lericini in cui si riunivano i marittimi, egli cercò per il possibile, quando divenne comandante nelle navi da crociera, di mangiare alla mensa ufficiali e non al “tavolo comando” (anche perché spesso il menu presentava piatti migliori!). Ciò faceva felice il personale di sala, perché un bel tavolo da 12 posti, libero, poteva servire per accontentare gruppi di passeggeri che amavano stare assieme. Comunque egli mai pretese di avere un trattamento particolare dalla cucina e sempre fu disponibile alle necessità del reparto di Sala. Si trovò peraltro anche nella necessità di scendere in cucina a insegnare piatti tradizionali a giovanotti appena imbarcati con la qualifica di “cuoco italiano”, ma che non erano assolutamente all’altezza del loro compito. Così altre volte fece affiancare questi sprovveduti “cuochi italia” da sottufficiali dell’Italia meridionale per insegnare loro qualche buon piatto regionale, che così avrebbe potuto in seguito fatto entrare anche nei vari menu dell’equipaggio. Egli aveva vissuto anche il periodo in cui lo chef lericino Romualdo Marchi, divenuto “food and beverage manager” della Compagnia P & O, aveva fatto introdurre nel menu di crociera piatti della cucina regionale italiana.

Per essere apprezzata, questa iniziativa doveva incontrare però i gusti di una clientela internazionale di cultura abbastanza elevata, anche se non paragonabile alla cultura dei passeggeri dei transatlantici (ambasciatori, diplomatici, ministri, luminari, poeti, scrittori, attori di cinema e di teatro, cantanti lirici ecc.) che rappresentarono il meglio di un certo periodo storico, che durò fino a quando entrò in linea il “Jumbo Jet”.

Con l’aumento del tonnellaggio delle navi da crociera, e quindi con l’aumento del numero dei passeggeri, il prezzo delle crociere settimanali è rientrato nelle leggi dell’economia di scala, quindi più persone del ceto medio si sono potute avvalere di questa opportunità, prima riservata a personaggi di censo elevato. Se si aggiunge inoltre che la normativa internazionale sull’igiene ha reso impossibile imbarcare e trasformare certi alimenti, se si capisce come servire migliaia di pasti contemporaneamente sia possibile soltanto con criteri di elevata standardizzazione, sia nelle grammature, sia nelle qualità organolettiche minimali, ci si rende conto di come sia definitivamente tramontata nella tradizione della cucina di bordo la raffinatezza e varietà che si leggeva sui menu dei grandi transatlantici del passato. Questi ancora si trovano nelle case dei marittimi o ex-marittimi lericini e sono ormai dei documenti storici, da non devalorizzare, e soprattutto da non gettare al macero. Chi ha navigato su quei

transatlantici, prima del “canto del cigno” avvenuto in Italia con la messa in disarmo, a Porto Venere, delle T/N “Michelangelo” e “Raffaello”, con l’autorizzazione del Comandante del Porto, il lericino Luigi Romani, non può capire la “catena di montaggio alimentare standardizzata” con cui si svolge oggi la ristorazione nelle grandi navi da crociera. Vi fu anche un tentativo di migliorare gli standard qualitativi, affidando a una società francese di affiancare, alla brigata di cucina, maestri esperti di gastronomia, che coadiuvassero il personale di bordo nella preparazione e nella presentazione dei piatti. Ciò che rimase di questa esperienza fu il miglioramento nella presentazione dei piatti confezionati secondo le varie denominazioni dei menu. È innegabile che ciò sia un risultato positivo, perché “anche l’occhio vuole la sua parte” (si vedano gli esperimenti di Ivan Pavlov). Alla richiesta di quali siano stati i ricordi gastronomici più belli nella sua esperienza di navigazione, sono emersi i casi estemporanei che accadevano quando qualche ufficiale o sottufficiale di bordo sapeva fare pesca subacquea, e quindi poteva issare a bordo pesci magnifici, che non venivano fatti cucinare dal personale di cucina, ma venivano cucinati da loro stessi o da altri esperti, anche di nazionalità e di tradizioni diverse, che davano luogo a esecuzioni organolettiche altrove inimmaginabili. Ciò poteva avvenire anche per piatti terrestri, quando, in un porto, si scoprivano delle leccornie, che sempre venivano cucinate da mani esperte. Avendogli chiesto di ricordare uno di questi piatti terrestri, cucinati su una nave, il Comandante ricorda un insuperabile piatto di... trippa, cucinato da un ufficiale croato, secondo la moda del suo paese di montagna!

Enrico Calzolari

LETTERE

Ventilazione , articolo principale nella prevenzione degli incidenti

Carissimo Decio ti scrivo e indirizzo anche al com.te Giovanni Lettich .E’ vero , mi ero basato su quelle notizie generali contenute sulle news scritte dopo il convegno Gas/Vapori. Ora apprendo che il tema ventilazione in realtà è stato trattato. Quindi chiedo scusa al com.te Lettich. Come ho già scritto in precedenza , nella prevenzione di incidenti a bordo ma anche a terra, la ventilazione è e rimane l’articolo principale . L’ho sperimentato in 60 anni di petroliere: Non ho ancora finito. Quando i periti di mio figlio devono entrare in cisterne la prima cosa che raccomando , rifiutatevi di eseguire i controlli se non c’è una buona ventilazione interna. Voglio aggiungere un’altra mia esperienza .Se una petroliera entra in cantiere, prima deve ricevere il “Gasfree certificate “ , poi il chimico rinnova il certificato nel caso di debba usare la fiamma etc. Chi deve andare dentro potrebbe pensare che entra in totale sicurezza : NON E’ VERO. Il chimico non sa come sono state lavate le linee carico : Lo sa il primo Uff.le ed il comandante che , durante la sosta in cantiere devono stare attenti e suggerire ai “Guardiafuochi” di prendere ulteriori provvedimenti, soprattutto aumentare la ventilazione nei punti critici , secondo i lavori che vengono eseguiti . Ci sarebbe da discutere parecchio!! Con tanti cordiali saluti

Capt.Gaetano Mortola Master Mariner Senior Surveyor

Puo' farci piangere o arrabbiare, il Mare

Carissimo Decio, mi sto finalmente timidamente affacciando in questo -mare- di lettere, letture, notizie e informazioni di provetti sea.dog che tanto amo ma che, di fronte alle quali, devo riconoscere, ahimè, mi ritrovo alquanto impreparata. I tuoi sapienti rilievi hanno evidenziato tante carenze che il nostro Paese manifesta, in relazione all'uomo come cittadino nelle sue esigenze ed aspettative, nell'organizzazione e nell'allestimento dei seggi, ad es., per un servizio pubblico che ci si aspettava più civile e in tutto ciò che riguarda il Mare e la sua Gente (una vera popolazione di chi dovrebbe veder riconosciuti maggiori diritti e senz'altro migliori). Ma è storia vecchia nonostante gli sforzi di quanti, proprio all'interno di questo grande, disordinato mare di carenti risorse previste più opportune e più mirate, si impegna comunque in un lavoro responsabile ed efficiente onde migliorare il tutto. Quanto al considerare le altalenanti vicende 'amorose nonchè capricciose' alle bizzarrie del mare vorrei modestamente sottolineare che non trovo così pazzo il mare quanto possa esserlo l'amore. Fra i due, infatti, per quanto, a volte, anzi, spesso imprevedibile sia il primo, rispetto al secondo non può avvalersi a sua difesa di alcun *feed back*. Poichè quella la sua natura e la evidenza, in ogni caso, con sincerità, diciamo pure con una onestà geofisica che gli è conveniente e che, tutto sommato, si lascia anche, grosso modo, studiare. Ma L'amore come lo studi? Come prevederne i trucchi, le bugie, i *feed.back* di cui si serve per prendersi gioco dell'altro/a inventandosi situazioni, problematiche, affanni o sotterfugi inesistenti per camuffare o nascondere tutt'altro... Non ci sono strumenti per questo poichè, in realtà, rimane sempre un gran burlone, molto subdolo e poco onesto, un po' incantatore alla maniera de' IL PIFFERAIO DI HAMELIN", un po' DON JUAN' come il personaggio Byroniano. Ma è cosciente di questo suo agire, il MARE no, sebbene, a volte, puo' farci piangere o arrabbiare!

Anna Bartiromo

SPECIALE / ECONOMIA E DIRITTO

ARMATORI BANCHE E FALLIMENTI

di Tobia Costagliola

Armatori e banche: un binomio la cui interazione troppo spesso produce un risultato purtroppo devastante se non catastrofico: il fallimento. Un'analisi a 360° nel mare finanziario di questi ultimi anni di un fenomeno che frena lo sviluppo dell'imprenditoria

marittima e stravolge il mercato

Premessa

Armatori e banche: un binomio la cui interazione troppo spesso produce un risultato purtroppo devastante se non catastrofico: il fallimento. Un binomio che, se armonicamente integrato, nel pieno rispetto delle regole non solo scritte, ma soprattutto non scritte, può generare lavoro, sviluppo, progresso e prosperità. Le regole non scritte fanno parte di quel patrimonio genetico di ogni essere umano, definito “etica”, presente nel cuore e nella mente, nonché nella umana coscienza.

Se poi aggiungiamo altre doti non necessariamente comuni a tutti gli esseri umani quali coraggio, intraprendenza, lungimiranza, ansia di conoscenza ed esperienza, potremmo ottenere quella marcia in più tanto necessaria a “ chi va per mare”...

Quando questi valori vengono sopraffatti dalla disonestà, dall’avidità e dall’incompetenza che caratterizzano, talvolta, comportamenti, sia individuali che collettivi, allora, viene scoperchiato il “vaso di Pandora” con tutte le sue nefaste e rovinose conseguenze.

Nel nostro specifico caso, il solito superficiale ed approssimativo qualunquista potrebbe subito obiettare : e il mercato ? Come si fa a prevedere la fluttuazione, i picchi ed il crollo del mercato ? La risposta è sempre la stessa: guardando indietro per vedere quante volte è già successo e cosa si poteva o si doveva fare per evitare che succedesse ancora...

La mia è una premessa di natura filosofica e antropologica che viene spontaneo evocare ogni qualvolta la storia si ripete con avvenimenti dalla portata sconvolgente. La risonanza di eventi legati al nostro passato prossimo o ancora in corso, ma che, tuttavia, riguardano il binomio sopra citato, mi ha indotto ad un tentativo di approfondimento per meglio comprendere e trarne utili insegnamenti. Nella mia analisi ho studiato attentamente le vicende di alcuni gruppi armatoriali incrociandole con le vicende di altrettante banche nell’arco temporale dell’ultimo decennio. Ho scelto, nell’ambito di entrambe le categorie, le aziende più rappresentative che, nello stesso periodo, hanno subito disastrosi ”rovesci” finanziari sfociati, per alcuni, in disastrosi fallimenti e per altri, in provvidenziali ma laboriose e talvolta dolorose ristrutturazioni del debito. Pur avendo acquisito nominativi, cifre dettagliate e sentenze di 1° e 2° grado di tribunali fallimentari, per insolvenza, in primis, bancarotta fraudolenta, esportazione di capitali, frodi fiscali ecc. mi limiterò soltanto ad evidenziare i fenomeni che li hanno determinati e fare alcune riflessioni su quanto ho scoperto.

Le mie fonti sono state, in prevalenza, Il Sole24ore, Milano Finanza, Corriere del Mezzogiorno e Corriere del Veneto (Corriere della Sera) e altra stampa locale e nazionale, specializzata e non. Per completare la sommaria bibliografia aggiungo un libro scritto da Vicenzo Imperatore ex bancario e scrittore, “Sacco bancario. Il grande imbroglio nel racconto di manager, gole profonde e risparmiatori truffati” presentato il 1 febbraio 2018 edito da Chiarelettere (Editore multimediale indipendente).

Molti procedimenti sono ancora in corso, molti ricorsi sono stati attivati e chissà quando e se potremo mai studiare, analizzare e giudicare serenamente questo complesso e ingarbugliato coacervo di crisi economiche e finanziarie imputabili a uomini ed eventi.

I soggetti sotto osservazione sono tanti e apparentemente diversi ma tutti coinvolti nelle stesse intricate ed incredibili situazioni finanziarie con coinvolgimenti di natura legale, economica, sociale e politica che inducono a riflessioni di natura etica e.. direi ... didattica...

Non si può neanche fare di tutta un fascio ma è emerso che le vicende legate ai fallimenti e alle crisi finanziarie esaminate rivelano caratteristiche comuni sia alle banche che agli armatori. Mi sono reso conto che quell’etica e quei valori sopra citati, in alcuni casi sono venuti meno in entrambe le tipologie dei soggetti coinvolti. I processi e le sentenze definitive,

per alcuni fallimenti, hanno rivelato delle storie incredibili destando enorme scalpore e tanta rabbia soprattutto tra le migliaia di risparmiatori che hanno visto andare in fumo i risparmi di una vita. Tuttavia, secondo l'opinione che ne ho tratto, questi risparmiatori, da un punto di vista umano, possono essere definite vittime ignare e innocenti ma, forse, da un punto di vista strettamente legale e fiscale, potrebbero essere ritenute anche colpevoli e complici (è solo una personale, forse presuntuosa corrente di pensiero...)

Armatori e risparmiatori "obbligazionisti" di fatto/ Il meccanismo

Ma quale attinenza possono avere gli armatori con i risparmiatori? E' presto detto: cominciamo da qualche esempio più significativo fuoriuscito da quel vaso di Pandora dianzi citato. Non faccio nomi.

Dopo anni di "silenzio" è stata scoperta una consolidata e tradizionale attività in cui migliaia di cittadini, di ogni estrazione sociale e culturale, investivano i loro risparmi in aziende armatoriali, diventando, di fatto, non tutti caratisti come una volta, ma obbligazionisti di una "non banca" o "banca privata", così come definita da qualche giornalista. Si trattava di un paradossale e collaudato "modus operandi" di un mondo armatoriale ritenuto erroneamente tramontato. Le finanze degli armatori venivano abbondantemente alimentate da un continuo flusso di denaro contante proveniente da tutta l'Italia (nonché da qualche "investitore" italiano con residenza all'estero). In cambio venivano rilasciate agli investitori, semplici ricevute cartacee, certificati e titoli vari. Per un quarantennio, questo sistema aveva funzionato, con soddisfazione di tutte le parti interessate, assicurando ampia remunerazione del capitale con tassi d'interessi fuori mercato. Tanti investitori, dall'ingegnere al direttore di banca, dal monsignore al pensionato, dal carbonaio al comandante, all'operaio, a più riprese, erano stati in grado di ottenere la restituzione del capitale e degli elevati interessi; altri, riscuotendo solo gli interessi, erano perfino riusciti a superare il capitale investito (Tutto questo è solo l'aspetto positivo di questo fenomeno. L'aspetto negativo, anzi tragico, è stata la "scoperta" di migliaia di investitori/risparmiatori che, a tutt'oggi, hanno visto andare in fumo tutti i risparmi di una vita). Una nota di "colore": qualche azienda è stata portata in tribunale, con tutte le tragiche conseguenze dianzi citate, da una miriade di investitori dalle estrazioni più diverse; per altre aziende in crisi, invece, è trapelato che gli investitori venivano accuratamente selezionati soltanto tra le categorie di "professionisti" i quali, tuttavia, pure sono stati fregati o si sono fregati da soli, perché hanno prudentemente scelto di non uscire allo scoperto ...

Una inarrestabile sorgente di liquidità che ubriaca anche le banche

La continua affluenza di liquidità aveva generato una provvida risorsa soprattutto nei momenti di crisi in cui i noli non riuscivano a coprire neanche i costi operativi. Allo stesso tempo, si era creata una solida reputazione presso le banche che aveva facilitato, nel corso degli anni, la nascita ed il mantenimento di flotte gradualmente rinnovate. Ma purtroppo non è tutto oro quello che luccica e, sotto la coltre delle difficoltà finanziarie imputabili alla solita crisi "di mercato", che non ha risparmiato nessuno, sono state scoperte incredibili "magagne". In alcuni casi, la carenza di liquidità e i conseguenti ricorrenti "default" nei pagamenti dei mutui hanno rivelato dei "buchi" che venivano colmati, in emergenza, con versamenti provenienti da fondi privati. E' risultato evidente che questo stato di cose non poteva durare a lungo, visto che anche

alcune banche, come si sa, non godevano di buona salute e che i cosiddetti risparmiatori e altri creditori cominciarono ad allarmarsi fino al punto di coinvolgere la Magistratura. Ma procediamo con ordine, cercando di evidenziare le anomalie venute a galla. << Nella gestione dei risparmi degli “obbligazionisti” un ruolo centrale e determinante è stato svolto anche dagli istituti di credito, che hanno tratto profitti dalla gestione delle ingenti somme di denaro presenti sui conti correnti personali di alcuni componenti delle varie società. Era, ad esempio, una prassi consolidata raccogliere e rimborsare i risparmi mediante il versamento o l’emissione di assegni e il ricevimento di bonifici, mentre il denaro contante veniva in parte versato sui conti, in parte trattenuto “in cassa”.

Il meccanismo

Le banche erano una sorta di garanzia agli occhi dei risparmiatori che permettevano agli obbligazionisti di sottoscrivere e rinnovare i certificati obbligazionari irregolari mediante versamento di assegni bancari e circolari, nonché attraverso bonifici (in entrata) disposti da soggetti terzi, senza apparente nesso di causalità con il titolare del conto corrente; così come consentivano poi il rimborso del capitale sottoscritto e la liquidazione degli interessi in scadenza tramite il rilascio di carnet e l’emissione di assegni bancari e circolari, nonché mediante disposizioni di bonifici (in uscita) a favore di soggetti terzi, a cui i titolari delle aziende, all’apparenza, non risultavano legati da alcun rapporto di natura commerciale>>. Dal punto di vista dei risparmiatori/investitori, tutte le operazioni, per il solo fatto di passare dalle banche, sembravano legittime mentre le obbligazioni venivano vendute al di fuori delle regolari procedure societarie. Nel corso delle indagini della magistratura e della Guardia di Finanza è stato subito accertato che quell’ingente massa di operazioni, sia in entrata sia in uscita, non era legittima. Parliamo di somme importanti, non collegate ad alcuna attività del correntista se non per una vaga causale indicata sui documenti. Tutti quei soldi, per legge, avrebbero dovuto affluire nei conti delle società nel pieno rispetto della normativa anticiclaggio e, invece, anche in periodi di magra e di imminenti scadenze di pagamenti, la maggior parte delle somme veniva “portata” all’estero. E’ stato poi accertata la responsabilità di alcune banche per i mancati controlli sulle movimentazioni finanziarie delle società.

Le banche come si è visto, stavano a guardare. Non solo, ma, addirittura, si è arrivati al paradosso che le stesse banche risultassero iscritte al passivo dello stato fallimentare di alcune compagnie.

Investimenti e mutui/ Conti privati e ingordigia

Le nuove generazioni

Esaminando nel dettaglio alcuni casi, ho rilevato come, con l’ingresso nelle compagnie societarie delle nuove generazioni, la tradizionale filosofia dei padri ha cominciato ad essere irrimediabilmente minata dalle sollecitazioni giovanili che manifestavano, con insofferenza, un approccio ed una attitudine più aggressiva e spregiudicata. Quella liquidità proveniente dai fiduciosi investitori veniva sempre più utilizzata per attrarre nuovi e rischiosi finanziamenti. Cattivi ed interessati consiglieri entusiasmavano gli improvvisati ed impreparati capitani d’azienda alimentandone l’ambizione, l’insensata intraprendenza e l’ingordigia. Venivano attuati investimenti in settori diversi dallo shipping, specialmente nel campo immobiliare (palazzi, alberghi, centri turistici, ecc.) e venivano stabilite varie società e holdings all’estero. Basta dire che, durante lo svolgimento delle procedure fallimentari, è stata scoperta un’architettura societaria sovranazionale estremamente sofisticata, costruita e pensata da professionalità molto esperte nel settore di “trust” e “common law”. Con l’andar

del tempo, le tradizionali regole venivano infrante senza alcun rispetto per gli investitori il cui denaro non era neanche più utilizzato per i pagamenti dei mutui, ma dirottato altrove. Per i casi più eclatanti abbiamo assistito ad un traumatico intervento della Magistratura e Guardia di Finanza nel momento in cui i risparmiatori, allarmati da voci trapelate dall'interno delle stesse banche, hanno cominciato a denunciare l'insolvenza degli armatori. Da qui l'inizio delle procedure fallimentari che hanno coinvolto non solo gli armatori ma, ovviamente, anche alcune banche già in crisi per conto proprio.

Banche e Fondi di investimento

Nell'intraprendere questo ambizioso lavoro mi sono proposto di mantenermi sul generico senza far nomi. Mi rendo conto che avrei potuto citare nomi, numeri e sentenze, dimostrando però, di essere troppo presuntuoso e impietoso : per me sarebbe stato come “sparare sulla Croce Rossa”... Tuttavia credo che alcune banche si possano citare almeno per quanto riguarda una parte dei loro crediti “deteriorati” dagli armatori.

Ecco soltanto alcuni dei nomi riscontrati: MPS, Banco di Napoli, UBI Banca, Banco Bpm, Deutsche Bank, Commerz Bank, Efibanca, Ge Capital, Unicredit, Centrobanca, Goldman Sachs, ecc. Tuttavia mi soffermo soltanto sulla banca Mps le cui vicende straordinarie fanno ormai parte di un libro aperto davanti a tutti gli italiani, investitori e non.

A metà degli anni 2000, nel periodo di massimo boom, o di “bolla” che dir si voglia, il Mps istituì, tra le varie iniziative, una speciale squadra di banchieri per seguire da vicino le aziende armatoriali. Alcuni armatori, per la reputazione acquisita sul mercato internazionale dei noli, consistenza di flotta e fatturato, costituivano il fiore all'occhiello di quei banchieri che, seppur aggressivi e rampanti, si rivelarono poi sprovveduti e superficiali.

Infatti, molti gruppi armatoriali usufruirono di prestiti profusi a piene mani senza adeguate garanzie. Per loro erano più che sufficienti, oltre che la reputazione sul mercato dei noli e presso i brokers, l'autoreferenziale, presuntuoso quadro economico e finanziario degli stessi gruppi basati, come da una ricorrente moda, su una troppo ottimistica prospettiva di sviluppo. Il Sole24 ore, in uno dei tanti reports sui “problemi” (si fa per dire) di Mps, rimarcava che detti banchieri/funzionari “responsabili di Mps Service si vantavano per alcuni clienti armatori che venivano indicati tra le principali referenze del team”. Ma, come si sa, “l'operazione credito navale” fu solo tra le minori “imprese” di Mps. E' ormai storia che, in quello stesso periodo, il management di Mussari (presidente di Mps) si sbizzarì nelle imprese più azzardate di cui evochiamo solo alcuni nomi: BAV (Banca Antonveneta), Banco Santander, Banca Nomura e derivati “Alexandra” e “Santorini”, ecc. Sta di fatto che tra i tanti crediti “deteriorati” di Mps, oggi definiti in campo internazionale come una malattia epidemica individuata come “NPL” (Non Performig Loans) ci sono anche quel “fiori all'occhiello” sopraccitati i cui “defaults” hanno coinvolto migliaia di risparmiatori.

Stati di insolvenza e bancarotta. Fondi di investimento: nuova frontiera/ Il mercato dei NPL/ La reazione di Confitarma

Come già scritto, non si può fare di “tutta l'erba un fascio” ma è sotto gli occhi di tutti che Mps è solo un rappresentativo esemplare del sistema creditizio e bancario come pure sono tanti i gruppi armatoriali italiani, soprattutto campani, coinvolti in clamorose situazioni di bancarotta, colpiti dalla crisi del settore degli ultimi dieci anni.

Va precisato, tuttavia, che non tutti i fallimenti degli armatori hanno rivelato le stesse straordinarie caratteristiche traumatiche come quelle dianzi descritte.

Ci sono fallimenti “più normali” che sono semplicemente imputabili a cause storicamente ricorrenti quali concorrenza, eccesso di tonnellaggio, investimenti sbagliati o, quantomeno “irrazionali”, eccessivo indebitamento, facilità di credito. Dovrei aggiungere a queste cause, come di moda, le crisi di mercato che si vuole siano ricorrenti o cicliche ma che, in realtà, restano solo “una opinione”. Non credo si possa definire crisi di mercato un’irrazionale, ingiustificato e ricorrente stato di “overtonnage” mentre i flussi di “merci (e passeggeri)” sono in costante progressione. Al di là di queste cause ritenute più o meno “comuni”, vanno rimarcate, purtroppo, cause risalenti al disinvoltato e pericoloso comportamento di alcune banche.

Nella mia esposizione che si rifà anche ai vari scambi di idee con Vettosi, Granieri e Decio Lucano, già abbondantemente evidenziate nelle DLNews degli ultimi due anni, ho l’ambizione di rimarcare, confortato dalle mie ricerche, come i fallimenti delle aziende armatoriali siano anche imputabili alla banche “finanziatrici” oltre che ai comportamenti poco virtuosi degli stessi armatori verso i bonari e spesso sprovveduti “investitori”(che in alcuni casi potrebbero essere paradossalmente considerati anche come “complici”). Dal 2007, con la crisi dovuta essenzialmente all’eccesso di tonnellaggio (carichi alla rinfusa secchi e liquidi), è cresciuta a dismisura l’incapacità di ripagamento del debito degli armatori che ha innescato, come prima reazione, tentativi di ristrutturazione non sempre giunti a buon fine. Allo stesso tempo il sistema bancario, per vari motivi, ha drasticamente ridotto la disponibilità di capitali per investimenti nell’armamento, salvo le dovute eccezioni (es. Meliorbanca, Iccrea, Banco BPM, ecc.). Guardandomi intorno ho anche realizzato come la scarsa disponibilità di capitale, per fortuna, costituisca un freno per le errate abitudini di sprovveduti armatori che si lasciano prendere da facile entusiasmo. Vettosi faceva anche notare come ci sono sempre più Fondi Finanziari che entrano nelle compagnie armatoriali e che non c’è nulla di strano che nuovi attori finanziari si affaccino. In definitiva si può ormai affermare che la crisi dell’armamento e delle banche ha determinato, anche in Italia, la nascita di un “nuovo mercato” : “il mercato dei NPL”(Non performing loans) o dei crediti deteriorati. E’ una nuova grande opportunità per lo shipping italiano che, purtroppo, diventa terra di conquista dei “Fondi” (definiti anche “piattaforme”). Infatti molte banche che detenevano crediti deteriorati si sono affrettate a cederli a Fondi Stranieri. Questa attitudine si era rivelata subito molto pericolosa perché, la fretta delle banche, anche sollecitate dall’aggressività dei Fondi, 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 il proprio credito. 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 vibrato proteste ed il richiamo alla citata circolare del dott. Fabrizio Vettosi, vicepresidente della Commissione Finanza di Confitarma, il fallimento è diventato comunque esecutivo dopo una laboriosa procedura.

Cito solo alcuni di Fondi, tutti statunitensi : Pillarstone, Bain Capital Credit e Taconic Capital, Elliot, colossi del “private equity” creati per cogliere opportunità di investimento nello shipping italiano e non solo (Elliot, per esempio, sta “mettendo le mani” sulla TIM). Mi limito alla sola Pillarstone la cui presentazione, descritta dal Sole24Ore, dovrebbe indurre a guardare al futuro con un po’ di ottimismo, soprattutto in relazione alle finalità generali con cui i “Fondi”, anche stranieri, dovrebbero operare in Italia (ma c’è da fidarsi dopo quanto è

successo?...):

<< Pillarstone è la piattaforma fondata nel 2015 da KKR Credit con John Davison, coinvestitore e CEO, ed è aperta a tutti gli istituti di credito per partecipare alla creazione di valore derivante dalla capacità di gestione di Pillarstone delle esposizioni “non-performing”, attraverso l’iniezione di liquidità a lungo termine e competenze operative, al fine di consentire il riequilibrio finanziario e permettere alle aziende italiane di tornare a crescere e creare valore.

Alla piattaforma della quale fanno già parte Intesa Sanpaolo, Banca IMI, Unicredit e Banca Carige, ha aderito, ultimamente, anche la Banca Popolare dell’Emilia Romagna>>.

Fallimenti “tradizionali” dall’esito “virtuoso” o “traumatico”

Ho esaminato anche altri stati di insolvenza o fallimentari le cui caratteristiche sono diverse, forse meno eclatanti, ma che, purtroppo, si allineano di più alle situazioni fallimentari “tradizionali” soprattutto per il ruolo, non sempre negativo, svolto dalle banche e, ora, dai Fondi d’investimento o Fondi di debito. Il fallimento “tradizionale” a cui mi riferisco è lo stato d’insolvenza che può avere sempre due sbocchi, uno negativo e traumatico in cui l’ente creditore, non sempre saggiamente, decide di dare un taglio netto alle perdite, facendo fallire l’insolvente, l’altro, meno negativo, in cui l’ente creditore ristruttura il debito aiutando il debitore insolvente (e aiutando se stesso, per evitare “l’affondamento” e per salvare “i beni pregiati di famiglia”). Spesso, però, pur evitando la bancarotta “traumatica”, l’amara contropartita per la sopravvivenza della “company” è rappresentata dalla cessione della proprietà lasciando comunque alla vecchia proprietà il management (sotto controllo). Ho anche riscontrato qualche caso che, tecnicamente, potrebbe non essere definito fallimento vero e proprio ma essere considerato secondo una visione molto personale “un fallimento virtuoso”. In effetti si può dire che, trovandosi in uno stato “prefallimentare” o in procedure di concordato in continuità, le aziende esaminate, anche SpA, sono state in grado di “ristrutturare il loro debito”. Tuttavia, in questi casi, i dettagli degli accordi di ristrutturazione del debito sono stati votati dall’assemblea straordinaria degli azionisti in base all’art.67 della legge fallimentare.

E’ stato anche rilevato come, alcuni armatori, che si sono fatti aiutare da valenti “Advisors” finanziari, hanno rimodulato termini e condizioni delle loro esposizioni con le banche riuscendo a conseguire una moratoria sulle scadenze per il rimborso del debito. Tali accordi di ristrutturazione hanno spesso comportato anche la vendita di qualche nave e altri sacrifici ma, in definitiva, si sono conclusi con soddisfazione di tutti grazie alla affidabilità degli armatori ed al buon senso delle banche creditrici che hanno applicato saggiamente la filosofia del “male minore”...

Conclusioni

Al momento si riscontrano alcune procedure di concordato preventivo o in continuità, ancora in corso, che potrebbero sfociare in “fallimenti virtuosi”, consentendo alle aziende coinvolte di restare in mani italiane anche se costrette, per necessità, a cedere cospicue partecipazioni a Fondi di Investimento stranieri. Mi auguro, inoltre, che i Fondi attualmente operanti in Italia, dopo aver ristabilito il riequilibrio finanziario, possano permettere alle aziende coinvolte di tornare a crescere, creare valore ed essere restituite alle vecchie proprietà(!) Un po’ di ottimismo non guasta in questo mare tempestoso in cui naviga l’armamento italiano...

In conclusione non posso fare a meno di auspicare, che tanti Fondi e Advisors, tutti italiani, come la Venice Shipping & Logistics, diretta dal Dott. Fabrizio Vettosi, possano, nell'ambito di Confitarma, collaborare, sempre più, con l'armamento italiano così duramente provato, evitando, quanto più possibile, il graduale trasferimento di fatto di ciò che rimane, nelle mani di agguerriti e rapaci soggetti stranieri.

E auguro anche, forse è solo una illusoria speranza, che l'armamento superstite, dopo l'auspicato risanamento, possa essere messo in grado (perché no? proprio da un Fondo e/o da un Advisor), con corsi accelerati, di fare un esame di coscienza, guardare indietro, analizzare quanto è successo e trarne la necessaria lezione per il futuro.

Dopo i risultati delle elezioni, che tutti conosciamo, c'è da chiedersi che tipo di atteggiamento avranno ora i Fondi nei confronti del mercato italiano. Tutto dipenderà da ciò che accadrà dopo il 23 marzo... Intanto, l'impasse, creato dall'attesa, pregiudica o certamente rallenta il proseguimento di operazioni "benefiche" o di "risanamento" già in corso.

Tobia Costagliola

LETTURE TECNICO SCIENTIFICHE

a cura di Silvestro Sannino

“Rerum Nauticarum Scriptores”

E' una parafrasi dei Rerum Italicarum Scriptores di Ludovico Antonio Muratori e vuole ricordare gli autori che negli ultimi tempi anni hanno prodotto pubblicazioni nel settore nautico di una qualche consistenza scientifica e tecnica.

NAVIGAZIONE, VOL. I, II, III di MARIO VULTAGGIO

Natan Edizioni, 2017

Il Prof. Mario Vultaggio, ordinario emerito di Navigazione presso la Facoltà di Scienze e Tecnologie della Università Parthenope, già Istituto Universitario Navale, ha sintetizzato la sua esperienza scientifica e didattica in un'opera imponente, dal titolo Navigazione, composta da tre volumi per circa 1500 pagine complessive. Il libro ha un taglio accademico e spesso deve far uso di strumenti matematici impegnativi; tuttavia, a parte alcuni aspetti di natura tipica dei vari temi esaminati, esso è accessibile al lettore con un'istruzione di livello di scuola secondaria superiore, ad esempio del tipo tecnico nautica. E' un'opera unica per ampiezza e completezza della materia trattata e non trova riscontri nella geografia mondiale della letteratura specifica. L'impostazione richiama per grandi linee quella classica della Scuola di Giuseppe Simeon e si può comparare con un'altra notevole opera di tale Scuola, quella di Aniello Russo, in cinque volumi e dal medesimo titolo Navigazione, e quasi della stessa dimensione. La Navigazione di Russo, pubblicata nel 2002 per volontà dell'armatore Cap. Michele D'Amato, risulta più ortodossa, più aderente ai canoni classici dello stile Simeon; e però la Navigazione di Mario Vultaggio riesce aggiornata e completa sulle più recenti tecniche di navigazione, senza trascurare anche aspetti pratici e

operativi. In questo denota la personalità dell'autore che ha al suo attivo esperienze giovanili di ufficiale di marina mercantile e partecipazione a campagne di ricerca in mare, tra cui alcune in Antartide.

Il semplice elenco degli argomenti trattati richiederebbe uno spazio non breve e privo di utili indicazioni; per una comprensione dei reali contenuti dell'opera conviene partire dal significato che l'autore conferisce al termine di Navigazione, cioè "il processo di trasferimento di un mobile in uno spazio geofisico in condizioni di sicurezza ed economia compatibili con le motivazioni dell'azione". Una tale ottica epistemologica risulta compatibile con quella da me assunta nella Storia della Navigazione e quindi proiettata in una visione non solo attuale, sincronica del processo navigatorio ma anche sul piano diacronico e culturale. Inoltre la dimensione filosofica di una tale navigazione si accorda bene con la funzione ad essa assegnata da Dante nel Convivio, cioè volta a "raggiungere il desiderato porto per saltevole via". E qui le destinazioni possono estendersi dalla Terra a luoghi spaziali extraterrestri, come pure a traguardi simbolici, virtuali della comunicazione e dell'informazione senza escludere ogni possibile speculazione astratta del pensiero umano.

L'identificazione dello spazio geofisico terrestre richiede la conoscenza della forma e delle dimensioni della Terra sulla quale stabilire i riferimenti geografici, le curve geometriche di interesse nautico, in primo luogo lossodromia e ortodromia, e le loro rappresentazioni cartografiche, sia nell'ipotesi della Terra sferica sia per una sua forma ellissoidica. Viene quindi affrontato il problema dell'orientamento e l'azione dei disturbi sul moto del mobile dovuti al vento ed alle correnti. La conoscenza della posizione del mobile sulla traiettoria prescelta richiede l'osservazione di parametri geometrici e/o fisici e la loro elaborazione matematica secondo metodi e soluzioni praticabili e convenienti. Tali operazioni richiedono altresì la conoscenza delle maree e delle correnti di marea, i cui effetti sono molto sensibili in determinate regioni. Lo studio degli strumenti che consentono di seguire determinate direzioni, vale a dire la bussola magnetica, la bussola giroscopica ed altri sensori utili forniti dalla tecnologia completano il primo volume in un'analisi da ritenersi completa e bilanciata. Il secondo volume è dedicato alla radionavigazione a cominciare dal primo sistema in ordine temporale vale a dire il radiogoniometro ed il suo impiego nautico.

L'autore riporta i vari metodi di riduzione dei luoghi di posizione, ormai di interesse esclusivamente storico. Viene quindi affrontato lo studio del radar, delle sue caratteristiche, delle sue prestazioni e dei suoi limiti, sia come strumento di navigazione sia come ausilio per evitare le collisioni in mare. Un cenno al filtraggio statistico dei dati radar consente di introdurre delle tecniche oggi di largo impiego nella navigazione che tende a integrare e ottimizzare dati provenienti da diversi sensori e sistemi. Al radar seguono i sistemi classici di navigazione iperbolica e le loro varianti evolutive. I connessi problemi del calcolo dei reticolati iperbolici impongono lo studio delle linee geodetiche sugli ellipsoidi di riferimenti che si vanno affinando in modo continuo nei loro parametri geometrici.

Viene quindi affrontato il problema della carta elettronica, le soluzioni tecniche proposte ed i limiti operativi.

I servizi del traffico marino VTS (Vessel Traffic Services) vengono analizzati nella loro evoluzione storica, negli approcci di ingegneria del traffico e nei problemi di gestione non esclusi quelli di ordine politico ed economico. Il sistema GMDSS (Global Maritime Distress and Safety Systems) viene pure visto nella sua evoluzione e nello stato attuale evidenziando potenzialità e problemi in attesa di migliori soluzioni ai fini della ricerca e salvataggio in mare (SAR – Search and Rescue). L'ultima parte del secondo volume viene dedicata ad alcune speciali forme di controllo e posizionamento di precisione ed in particolare al posizionamento dinamico (D.P. - Dynamic Positioning) che è andato assumendo importanza ed impieghi diffusi in alcuni lavori di precisione a mare, come quelli legati ad operazioni offshore di trivellamento. Il primo ed il secondo volume portano come sottotitolo la Moderna

Navigazione.

Il terzo volume ha come sottotitolo Navigazione Satellitare. Prima di trattare lo specifico argomento l'autore richiama e generalizza i sistemi di riferimento geodetici e astronomici. Quindi passa ad esaminare i problemi connessi con la misura del tempo, sia mediante i classici moti astronomici sia ricorrendo all'impiego di standard atomici. Sempre con funzione propedeutica viene affrontato il problema dei due corpi mediante la legge gravitazionale di Newton esteso poi a quello di più corpi al fine di avere tutti i parametri orbitali dei satelliti. Si passa quindi ad esaminare i primi satelliti artificiali come il sistema Transit, pensato già dopo il lancio dello Sputnik I, impiegati sia per la Navigazione sia per la disseminazione del tempo. L'autore passa quindi a descrivere il sistema GPS (Global Positioning System), un sistema di posizionamento tridimensionale, che fu ideato e realizzato da un team di scienziati USA, coordinati dal colonnello USAF Bradford Parkinson a partire dal 1973 e reso operativo con la Guerra del Golfo nel 1991.

La trattazione del GPS appare completa ed esaustiva sia negli aspetti di principio, sia nelle soluzioni tecniche impiegate e sia nella complessa geometria del sistema. Anche il lettore poco attrezzato nel calcolo vettoriale e nel maneggio di matrici e tensori può farsi una significativa idea di un sistema diventato ormai di impiego universale anche nella navigazione terrestre.

Varianti del GPS sono il GLONASS (GLObal NAVigation Satellite System), un sistema di posizionamento tridimensionale originato negli anni '70 dall'Unione Sovietica assieme ad una comunità di stati indipendenti. Il sistema GLONASS accusò vari ritardi rispetto alle previsioni, ritardi dovuti a ragioni politiche ed economiche, Un altro sistema satellitare, sviluppato in Europa in alternativa al GPS, è il Sistema Satellitare Europeo Galileo il cui programma fu avviato nel 2003 e la previsione per la sua fase operativa è per il 2020. Altri sistemi di posizionamento spaziale basati su costellazioni di satelliti artificiali sono allo studio o in fase di progetto. Le varianti di principio e tecniche sono riconducibili alla trattazione fatta dal Prof. Vultaggio per i sistemi citati.

La trattazione esaminata copre molta parte della scienza e della tecnologia della navigazione marittima, salvo la navigazione astronomica. Per quella aerea occorre considerare altri sistemi, in particolare di uso negli atterraggi e nell'avvicinamento agli aeroporti. Inoltre vi è l'importante tematica della navigazione inerziale della quale ho fatto la recensione del libro del Prof. Vincenzo Nastro "Navigazione Inerziale ed Integrale" su queste NEWS circa un paio di anni fa. Ma nelle opere di Mario Vultaggio e di Aniello Russo, seppur di ampio respiro e di grande portata, non viene trattata la navigazione meteorologica che pure presenta notevole interesse teorico ed applicativo. Siamo in un campo dove la tradizionale attività scientifica e didattica del IUN, ora Università Parthenope, ha lasciato qualche vuoto. Forse ne riparleremo in altra occasione.

Il prezzo dell'opera è di euro 50 (cinquanta) per singolo volume.

Silvestro Sannino

LE NOTE DI CARLA MANGINI

da "IL RE SOLE" ed. Garzanti. Titolo originale "MÉMOIRES" di Louis De Rouvroy de Saint Simon (1675 -1755)-

I viaggi del Re

Luigi XIV, il Re Sole, viaggiava, quasi in ogni occasione, con la carrozza affollata di donne:

prima le amanti, poi le figlie, poi le bastarde, qualche volta Madame, le nuore ed altre dame se c'era posto... Il cicaleccio femminile non gli causava alcun timore, a parte che non poteva essere impedito...

“... In questa carrozza, in occasione dei viaggi, c'erano sempre mille cose da mangiare: carne, dolci, frutta. Si aveva fatto un quarto di lega che il Re già domandava se volevano mangiare. Lui personalmente non prendeva niente fra i pasti, neppure un frutto, ma si divertiva a veder mangiare, mangiare da crepare. Bisognava aver fame, essere allegre, mangiare con appetito e di buona voglia, altrimenti non era di suo gradimento, lo dimostrava con acidità: inutile fare le delicate, le schizzinose, le raffinate. Ciò non impediva che le stesse signore che cenavano con altre alla sua tavola, non fossero obbligate, con le stesse sofferenze, a mostrarsi come non avessero mai mangiato durante il giorno... Inoltre non si poteva parlare di nessuna altra necessità, cosa che per le dame sarebbe stata in ogni modo imbarazzante dato che la carrozza era circondata da militari, da guardie del corpo, da ufficiali e scudieri alle portiere, che facevano una polvere che divorava tutto ciò che la carrozza conteneva. Il Re a cui piaceva l'aria...avrebbe molto disapprovato una dama che avesse tirato le tendine per ripararsi dal sole, dal vento o dal freddo...”(o dalla polvere...) Nello stesso capitolo viene annotato che le dame, qualunque fosse il loro stato, dovevano sempre indossare l'abito da cerimonia ornato e con un bustino assai stretto e che non si facevano soste, se non per il tempo necessario per il cambio dei cavalli durante il quale non era loro concesso di scendere dalla carrozza. Vi si narra inoltre che la duchessa di Chevreuse fu presa da una necessità alla quale non si può resistere. Il mangiare forzato rendeva insostenibile la situazione. Resistette fino alla fine del viaggio, diverse volte fu sul punto di perdere i sensi. All'arrivo, scesa dalla carrozza, subito prese il braccio del duca di Beauvillier al quale narrò la sua situazione. Il duca si prese cura di lei. La condusse nella cappella dove veniva celebrata la messa mattutina: necessità fa legge ...)

(8 marzo 2018)

fine