

10 DL NEWS 2019 VOL XIII

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 12 marzo 2019

Numero speciale con articoli di Costagliola, Sannino, Vettosi, Stefani, Scopinich, Mortola, Bartiromo.

Ergaedizioni ci segnala Il cuore di De Coubertin, di Simone Farello un viaggio tra storia e finzione sulla scelta della capitale dello shipping per le prossime Olimpiadi.

Ancora ...Ti regalo una città di Giuseppe Viscardi, Nuova Editrice Genovese, (autore di Un casello nascosto tra gli alberi) che racconta come sconfiggere democraticamente la ndrangheta in un appassionante romanzo dal vero, un manuale per cittadini coraggiosi.

Sito e pianta del loco di Camogli

Eros Chiasserini, storico e ricercatore, legatore e lettore di libri, esperto esploratore di archivi del web, ha dato alle “ stampe” una brochure che spiega come nel 1624 prendeva forma dopo attenti studi sulle correnti e le mareggiate il porto di Camogli. La brochure di 40 pagine percorre con planimetrie, elenchi di denaro contabilizzate per le opere, progetti e lavori del tempo con dovizia di lettere autografe ai notabili dell’epoca.

Chiasserini non è nuovo a queste opere, ha al suo attivo ricerche tramutate in libri come De Navigatione , vita e opere di Benedetto Cotrugli da Ragusa , Il ponte romano di Nervi. (DL)

ALLA DONNA

versi di Anna Bartiromo

Ciao Anna, poichè Decio, tuo marito, non pubblica poesie su DL NEWS e poichè non l'ho potuto fare il g. 8 c.m. essendo in ospedale (tutto bene come già sapete), voglio dedicare anche a te questa mia lirica per l'occasione.

ALLA DONNA.

Donna,/ amata, vagheggiata,/ offesa, violentata,/donna sfruttata,

segregata,/ celebrata da illusi o da Poeti,/da guitti o innamorati,/ regina o contadina,/ imitata, invidiata,/ sofferta e sofferente/ come madre, quando/ proteggi un figlio o gli perdoni,/ o gli mostri la via dura a seguire./ Forza del cuore/ che i cuori assicura;/ luce e vessillo del cammino umano:/ veicolo di vita e del domani./ Donna,/ tu, simbolo e modello di passioni,/ del mondo sei l'autrice della Storia.

Anna Bartiromo

(Tratta dalla raccolta "Petalì di Asfodeli"Ed. Cannarsa Vasto 2009. Premio HISTONIUM.

P.S. E' stata definita dai critici la più bella poesia mai dedicata alle donne. Spero Anna tu condivida e chiedo a Decio un suo commento. Grazie. Baci. (A.B.)

TAV, PARLARE PAROLE, QUANDO I ROMANI COSTRUIVANO ACQUEDOTTI E STRADE DUEMILA ANNI FA

Caro Tobia Costagliola,. parliamo sempre di tutto, ma vorrei sapere che cosa pensi della Tav, cioè proseguiamo con l'opera ? O abbandoniamo la partita ? (DL)

PERCHE' DOBBIAMO INTERVENIRE

di Tobia Costagliola

Caro Decio, non posso essere insensibile al tuo messaggio benevolmente "provocatorio" sulla TAV. A questo punto mi costringi a ritardare il completamento della mia puntata del lessico economico per esprimerti il mio parere. I pareri, le opinioni, sono sempre rispettabili da qualunque parte provengano ma, in democrazia, esiste la banale regola che ci si conta e che alla fine, venga scelta, nella giusta sede, l'opinione che prevale o che, in un" ideale "clima di rispetto e collaborazione, si giunga ad un compromesso nel comune interesse, senza creare troppi danni né mortificare le ragioni del sì e del no, del pro e del contro.

Ciò premesso, sembra quindi legittima questa diffusa tendenza che porterebbe, inevitabilmente , ad un referendum di fatto , mediatico o istituzionale che sia , individuabile con due semplici locuzioni eguali e contrarie: TAV SI e TAV NO (al momento il mio cervello si esprime in " dimensioni lessicali"...).

Dietro le ragioni del NO che, a parte discutibili argomentazioni ideologiche e ambientaliste, è sostenuta dalla prevalenza dei costi sui benefici e dalla priorità

di realizzare altre opere più urgenti e indispensabili, beneficiando del dirottamento delle risorse destinate alla TAV SI. Anche tu, Decio , mi fai notare che ci siano opere più urgenti. Tutto ineccepibile. Tuttavia, dal mio osservatorio di uomo della strada o cittadino qualunque, percepisco uno strano fenomeno che mi induce ad esprimere la mia opinione senza necessariamente inserirmi nel flusso di pareri o commenti “pro” e “contro” che, comunque, vanno, purtroppo, nella stessa direzione semplicistica e qualunquista che, a mio avviso, è semplicemente “mortificante” per la “storica” intelligenza degli italiani, evidenziando anche un certo livello di “ignoranza”. Ignoranza apparentemente ostentata o ignoranza reale di fatti e di epocali processi in corso, condivisi a livello internazionale, per uno sviluppo “sostenibile”(cheché se ne dica) di tutta l’Eurozona di cui l’Italia è parte integrante, lo si voglia o non.

Di quale fenomeno si tratta ? E’ un fenomeno in corso, sotto gli occhi di tutti , ma che nessuno vede o percepisce. La stampa e i media, facendo da risonanza soltanto alla “politica”, hanno colpevolmente indotto gli italiani a dibattere un “falso problema” o, meglio , un problema “creato” che non dovrebbe esserci perché fuori tempo e fuori luogo. Sembra che tutti ormai siano ineluttabilmente obbligati ad esprimere il proprio parere. Ma non siamo nella fase di dover decidere TAV SI o TAV NO ! Questo tempo è già scaduto quando la Repubblica Italiana, lo Stato Italiano, legittimamente rappresentato , con illuminata lungimiranza, nel consapevole e condiviso interesse del Paese, assunse impegni “internazionali” ,che si chiamano " TRATTATI", di partecipare, tra le altre iniziative di sviluppo comunitarie, alla realizzazione della TAV. Prova ne è che, oggi, siamo quasi a metà (o secondo alcuni a meno) dell’opera, mentre alcuni, in mala fede, girano la testa per non vederla, negandone persino l’esistenza.

Le ragioni del SI e del NO

Le ragioni del SI e del NO, nonostante il fenomeno su indicato, sono state e vengono ancora, ampiamente ed esaustivamente riportate dai media che sembrano , a mio avviso, voler, ora, rimediare al loro iniziale entusiasmo nel porre un quesito, come detto , “inopportuno” e “fuori tempo”.

Da parte mia, sono convinto che non dobbiamo assolutamente farci coinvolgere nell’interrogativo TAV SI o TAV NO o, se vogliamo essere più partecipativi, nell’individuazione di quali opere siano più urgenti della TAV. Sarebbe una grande mistificazione ideologica, etica, sociale ed economica. Perché tirare in ballo , proprio ora , le opere indispensabili, trascurate colpevolmente per anni ? Si tratta, è vero, di opere prevalentemente interne la cui realizzazione è vitale per il nostro paese e che andrebbero fatte comunque, con o senza TAV. Sono opere che vanno inquadrare in piani di sviluppo di diversa collocazione sia temporale che programmatica con diversi coinvolgimenti di finanziamenti, stanziamenti e sussidi europei e fondi vari. La TAV viene presentata o demonizzata, con voluta ignoranza, rimarcando grossolanamente che “il cittadino torinese non ha nessuna necessità o urgenza per andare a Lione”...(o

che è solo un buco in una montagna con conseguente danno ambientale...); mentre il siciliano che deve recarsi da Siracusa a Trapani impiega ancora più di mezza giornata o farebbe più presto ad andarci via mare...

E' evidente che il siciliano non deve più attendere la realizzazione di un sogno ma è altrettanto evidente che, se non fosse stato per la TAV , nessuno lo avrebbe conosciuto o affrontato il suo problema. E poi, i benefici della TAV potranno essere vissuti e valutati non prima di 20 anni mentre le opere interne richiedono soltanto adeguate energie e risorse per essere realizzate in tempi più brevi. Possiamo mai organizzare la vita del nostro paese senza pensare al futuro ? ...E poi c'è qualche Solone che evidenzia che la diminuzione dei flussi di traffico verso la Francia ,negli ultimi tempi, non giustifica l'iniziativa della TAV (che lui non conosceva in quanto inesistente). Ma le opere come la TAV non si realizzano, con lungimiranza, per capovolgere le situazioni e i trend negativi statisticamente accertati ? Con le nostre DLNEWS, negli ultimi anni, partendo dai porti, pensando di occuparci soltanto di cose di mare, abbiamo “scoperto” (si fa per dire) tramite le infrastrutture e la logistica, la interconnessione e la interdipendenza tra “ cose di mare “ e “ cose di terra” . E così, gradualmente, seguendo la catena che di volta in volta , andavamo scoprendo, siamo arrivati al punto di constatare, innocentemente e senza alcuna “malizia”, quanto fossero necessarie alcune opere infrastrutturali quali ad esempio la connessione del sistema Italia alle linee TEN-T europee; e siamo finanche riusciti ad evidenziare quanto dannoso fosse il ritardo di tali realizzazioni per la nostra economia (sviluppo sostenibile, occupazione, sfide internazionali, allineamento agli altri paesi più”virtuosi”). Anche se non abbiamo preso specifiche posizioni, abbiamo, tuttavia raccontato, con le nostre “inchieste” il “ buono “ ed il “meno buono”, ciò che è stato fatto e ciò che restava da fare, ecc.

Grandi opere e sottoscrizione debito pubblico

Ritengo quindi che, anche se non dobbiamo proprio schierarci, nel nostro “originale” ruolo di “divulgatori” di pensieri e notizie corredate da commenti, dovremmo essere coerenti con il lavoro da noi svolto finora.

Devo far rilevare, inoltre, che alla luce di quanto da noi scritto anche su argomenti di natura apparentemente diversa, quali quelli economici “spiccioli” o “in pillole” (come li ha definiti il Dott.Vettosi), la TAV e le opere più urgenti (ma non alternative) potrebbero essere tranquillamente affrontate per la buona pace di tutti. Come? Fa parte di un pensiero utopico già timidamente espresso precedentemente che, adeguatamente sviluppato, potrebbe contribuire anche alla soluzione dei problemi connessi a quella ingente quota del nostro debito pubblico prevalentemente in mano di pericolosi ed inaffidabili “lenders “ stranieri, pronti a chiedercene la restituzione appena soffia il vento della sfiducia o della nostra inaffidabilità. La mia idea nasce dalla sommaria lettura della storia non solo contemporanea ma anche al tempo di Principi e Sovrani, quando “grandi opere” venivano realizzate con la sottoscrizione di “debito pubblico”.

Checchè se ne dica, in tutti i principali paesi occidentali, i privati cittadini, più o meno abbienti, mostrando “incauta” fiducia nello Stato (ma anche in coraggiosi imprenditori privati) investivano i loro risparmi riscuotendo a tempo debito capitale ed interessi. Cito a caso, Golden Gate di San Francisco (El Puente Golgante), le ferrovie americane, il Canale di Suez, Il Risanamento di Napoli di qualche secolo fa e tutte le altre “combinazioni” pubbliche o private che hanno realizzato piccole e grandi opere (nella mia collezione numismatica conservo artistiche matrici di cedole di prestiti per la costruzione di Ferrovie, strade e anche qualche traforo. Dovrei spolverare il mio archivio tanto contestato in famiglia per descriverne i dettagli).

Perché non si potrebbe fare lo stesso, con le adeguate modalità, per le piccole e grandi opere necessarie in Italia? L’ho già detto, lo so, è una questione di affidabilità e di fiducia. Ma non pensate che con appropriata opera di persuasione, basata anche su comportamenti più virtuosi, un Governo “affidabile” possa, gradualmente, trasferire il debito nazionale dalle mani straniere nelle mani degli italiani? Basterebbe cominciare e riscuoterla, questa fiducia, almeno presso chi ha votato per quel Governo e che dovrebbe, coerentemente, dividerne le politiche. E poi, ci rendiamo conto cosa significhi impiegare in Italia il risparmio degli italiani e creare un circolo virtuoso realizzando allo stesso tempo ogni opera necessaria? Lo so, la mia è un’utopia ma ,come ogni utopia, può anche essere un’idea banale. Basterebbe approfondirla e avere l’onestà di volerla realizzare. L’intelligenza non manca.

E poi, "dulcis in fundo" : gli italiani, anche quelli senza collocazione politica ben definita, così come sono stati coinvolti e distratti da un falso e artificioso problema, sono stati altresì coinvolti in un "falso" ancora più madornale : le buone ragioni del Patto di Governo che sono assurde al ruolo di "tabù" , quasi un "must" irrinunciabile. Innanzitutto, gli elettori dei gialli e dei verdi non hanno votato indiscriminatamente per entrambi i colori e per un patto inesistente prima del voto. Inoltre non c'è stato nessuno, né giallo, né verde, né rosso, né blu o di altra colorazione , né da parte delle istituzioni o dei mass media, che abbia messo in risalto un aspetto fondamentale : alcuni termini del Patto, come la discussione della TAV sono anticostituzionali . Dove è scritto che un nuovo Governo, già così compromesso fin dalla nascita, attinga motivo di sopravvivenza ad un patto che stabilisce di cancellare un trattato internazionale ? E' stata un pericoloso ed inedito atteggiamento che, tacitamente e superficialmente accettato da tutti, stampa inclusa ha, comunque, compromesso l'esistenza dello stesso Governo con ulteriori ed incalcolabili danni per per il paese. I trattati , storicamente, si cancellano solo con atti unilaterali, dittatoriali ed incostituzionali anche se spesso sia accaduto in nome del Popolo Sovrano...

Mi fermo qui. Sono stato prolisso come al solito, ma quando ci vuole , ci vuole...

Tobia Costagliola

LOW SULPHUR CAP 2020 : CORSA A OSTACOLI CONTINUA

Il gruppo giovani armatori di Confitarma sta organizzando il seguente evento per il 2 Aprile dalle 9 alle 13.30 al Museo del Mare di Genova

“Low sulphur cap 2020 The transition is now”

La tematica sarà analizzata da molti punti di vista tra i quali:

- La regolamentazione - Le nuove clausole BIMCO - Effetto sui traffici
 - Cosa stanno facendo gli armatori - Disponibilità del nuovo bunker
 - Qualità del nuovo bunker- Come si sta preparando il mondo della raffinazione.
- giovaniarmatori@confitarma.it*
-

ECONOMIA E FINANZA, QUANDO SI SCENDE AL RICATTO

di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, permettimi un vivo complimento a Tobia per la capacità non solamente didascalica con cui commenta fatti ed argomenti di Economia e Finanza. Praticamente le sue “pillole”, non per piaggeria, stanno assumendo i connotati di un piccolo compendio “tascabile” molto chiaro e preciso. Ti chiedo la cortesia di riportare a Tobia anche i miei ringraziamenti per l’immeritata citazione del sottoscritto in alcuni passi. Oggi per me è un giorno amaro in quanto uno dei soggetti (Fondi), sentitosi piccato, per alcune mie dichiarazioni tecniche rilasciate a Tradewinds, in qualità di Consigliere di Confitarma, ha minacciato un armatore assistito da VSL nel processo di ristrutturazione, “reo” di avere VSL come Advisor e rifiutandosi di incontrarlo. Un comportamento biasimevole a conferma della scarsa “genuinità” di questi soggetti che rischiano di “colonizzare” ed annientare la storia della nostra industria. Dispiace assistere a queste deprecabili, spregevoli ed alquanto tristi situazioni in cui nello svolgere il proprio onesto compito associativo (che non ho mai confuso, sottolineandolo, con le mie funzioni professionali ed aziendali) si debbano subire veri e propri “agguati” o “vendette trasversali” che ovviamente sono solo segno di debolezza culturale e professionale di chi le pone in essere. Ti abbraccio.

Fabrizio Vettosi

Managing Director

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

Via Fiori Oscuri, 11 20121 Milano

Phone: +39 02 87211311 Mobile: +39 335 6993016

Rolls-Royce e Cantiere Navale Vittoria: tecnologie avanzate per costruzione e propulsione

Rolls-Royce e Cantiere Navale Vittoria hanno firmato un contratto per la fornitura di un sistema integrato per la propulsione di un nuovo pattugliatore di altura per le Forze Armate di Malta (AFM).

La barca di 74,8mt e 1.800 tonnellate di dislocamento sarà equipaggiata con un'ampia gamma di prodotti e sistemi Rolls-Royce, compresa una coppia di eliche e timoni Rolls-Royce PROMAS che integrano l'elica e il timone in un unico sistema.

Rolls-Royce fornirà anche le timonerie SC722 FCP, un'elica di manovra prodiera TT1300, un'elica di manovra poppiera TT100, le pinne stabilizzatrici e il sistema di controllo remoto CanMan Touch con schermi a sfioramento che include il Joystick per il controllo di tutte le unità.

Rolls-Royce integrerà le varie modalità operative del sistema ibrido di propulsione elettrica e diesel tramite una presa di forza (PTI) per velocità di pattugliamento inferiori fino a 12 nodi. Questo assicurerà costi operativi più bassi per tutta la vita operativa.

La nave è destinata a svolgere operazioni di controllo di frontiera nonché di ricerca e salvataggio, il rifornimento in mare e le operazioni con elicotteri.

www.rolls-royce.com www.interazione.it

I RISCHI DELLA LAUREA DELL'ATENEO TROPPO TEORICA E LA MANCANZA DI UN COORDINAMENTO DEL SETTORE

di Sandro Stefani

Caro Decio ,ti ringrazio per avermi ricordato al Prof Sannino che ho conosciuto come uomo di grande cultura professionale e non mi sono sentito affatto sminuito perchè non mi ha citato. Come sostiene lui stesso capita quando ti addentri nella ricostruzione di un excursus storico di dimenticare o tralasciare fatti e persone, ma questo non sminuisce la qualità del lavoro.

Piuttosto c'è un argomento che mi interesserebbe approfondire con te. Ho letto di questa iniziativa di creare questo percorso di laurea professionalizzante per gli ufficiali di coperta e macchina che sarà organizzata da parte delle Università di Genova e Napoli. Personalmente sono a favore di tutto ciò che ha a che vedere con l'innalzamento delle competenze professionali. Il mestiere dell'ufficiale è cambiato e lo sarà sempre di più soprattutto per effetto di questo fenomeno della

digitalizzazione che altro non è se non la punta dell'iceberg di quella che sarà una trasformazione epocale del mondo dello shipping (e, con rammarico, da italiano vedo la quasi totale assenza della ns industria). La preparazione che offre l'Istituto Nautico è sicuramente inadeguata per motivi che conosciamo benissimo. Ma, francamente, ho qualche dubbio che l'Università o, meglio ancora, il suo corpo docente, che ha sicuramente punte di eccellenza, abbia le competenze necessarie per insegnare ad un macchinista o ad un ufficiale come si "gestisce" una nave. Rischiamo a mio parere il solito pastrocchio all'italiana creando una categoria di professionisti imbottiti di tanta teoria ma nessuna pratica. Questo con buona pace per l'amico Massimo Figari che, nella più fedele interpretazione del concetto del "Cicero pro domo sua", esalta le qualità della formazione offerta dalle Università e pone gli ITS (ovvero l'Accademia) su un gradino inferiore. Ho il piacere di insegnare all'Accademia dove mi trovo in compagnia di fior di colleghi che hanno esperienze ultra decennali in quello che è il cosiddetto "mondo reale" piuttosto che accademico. Posso garantirti che il livello di preparazione degli allievi è di valore assoluto e questo viene riconosciuto. Altra considerazione e di carattere molto più spicciolo riguarda l'aspetto professionale. Quale sarà la reazione degli ufficiali che ricoprono ruoli direttivi e non sono però laureati quando gli si presenterà un giovane ufficiale fresco di laurea al primo imbarco? Ai posteri l'ardua sentenza...

Sandro Stefani

PILOTI, COMANDANTI, MEZZI NAUTICI I PROFESSIONISTI DEI PORTI

di Capt. Gaetano Mortola

Devo ritornare sull'argomento "Piloti" scrivendo prima un preliminare .
Non ritratto niente di ciò che ho scritto commentando il "Blog" del Capt. Gatti.
Vita dura , stressante, pericolosa durante gli imbarchi/ sbarchi dalle navi ma ben retribuita . . Me lo ha confermato un amico questa mattina..Forse i piloti dei porti italiani sono tra i meglio pagati in Europa.
Negli ultimi 13 anni della mia vita di mare ho navigato parecchio attorno all'Italia, con molti ormeggi in tutti i porti principali : Vado, Multedo, Genova, Livorno, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Augusta , Palermo, Taranto, Bari, Brindisi, Ravenna, Venezia, soprattutto Augusta, il porto base per le petroliere. Anche a detta dei miei colleghi , nei porti italiani ci sono in massima parte dei bravissimi piloti , direi senza dubbio meglio che in altri paesi.
Ricordo un ormeggio a Multedo (nei primi anni delle VLCC) con una petroliera da 250.000 (parte carico per via del pescaggio limitato) , manovrata da un pilota Camogliese (non ricordo il nome). Non esisteva ancora il

“Master/pilot Exchange” ma gli dissi : Non faccia il giro veloce perché di giri rapidi ho già avuto una brutta esperienza. Sapevo che era un bravo pilota e non mi deluse. E neanche mi “sbiancai in viso”. Mai successo a bordo delle petroliere, ma grandi preoccupazioni si in momenti veramente gravi.

Come più o meno succede a tutti i comandanti di navi .

Questa mattina, con il mio collega, abbiamo pure ricordato un pilota di Augusta che bisognava tenere sotto stretto controllo . Come manovratore non era proprio un’ aquila. E di un pilota di Ravenna (Cesare Baldini di Camogli) uno dei migliori, sempre serafico, di buon umore, che non perdeva mai la calma. Ad Augusta io accoglievo i piloti non solo con il caffè etc ma anche con dei buoni biscottini. Meglio manovrare con qualcosa di concreto nello stomaco. Sapendolo, sulla mia nave imbarcavano più volentieri . Uno dei più giovani risultò il più bravo e più simpatico degli altri : un fuoriclasse . Inoltre , anche il mio collega ha convenuto che in realtà nei porti italiani succedono pochi incidenti : Non è così in altri porti.

Invece , d’inverno, nel San Lorenzo, (Obo, della Ultramar, viaggi fissi per due o tre anni), mi servivo del pilota dei ghiacci solo nei momenti più pericolosi . Io mangiavo qualcosa sul ponte , loro li mandavo sempre in saletta a fare un pasto normale e a dormire per diverse ore specie se la situazione banchisa era pesante ed il viaggio durava alcuni giorni. Gli ufficiali mi avevano raccontato che molti comandanti non gli davano mai il cambio. Mandavo a mangiare in saletta anche i piloti del tratto Les Escoumin/Quebec. Erano contenti perché sulle Obo della Ultramar sapevano che si mangiava bene. Avevamo dei buoni cuochi.

Evidentemente certi piloti , pur scrivendo cose essenzialmente vere, dimenticano che la maggior parte dei comandanti navigano in tutto il mondo, incontrando spesso piloti (pratici) di cui non ci si può proprio fidare e spesso sono i comandanti stessi (col pilota a bordo) a dover fare la manovra. Ad Ain Sukna (Golfo persico meridionale) , causa malore il pilota , invece di abortire la difficile manovra ad un campo boe con VLCC e vento molto fresco, la feci io stesso ,senza rimorchiatore,con esito positivo .. Il pilota , dopo aver ricevuto le prime cure a bordo, sbarcò senza “ABBRACCIARMI”. Al campo boe Esso di Palermo le manovre le facevano i comandanti senza pilota. Naturalmente un comandante che va in giro per i mari non può avere la competenza di un pilota che fa centinaia di manovre l’anno.

Da primo ufficiale incontrai un comandante “fuoriclasse” uno dei più duri e più esigenti, da cui imparai parecchio. Essendo ormai prossimo al comando mi consigliò di controllare sempre i piloti anche se ritenuti bravissimi. Io penso che la maggior parte dei comandanti lo faccia senza farsene accorgere. Ma non si tratta di sfiducia. Tra pilota e comandante è logico che si instauri un rapporto dinamico , psico/tecnico , cioè spirito di collaborazione, perché ambedue desiderano portare a termine la manovra nel modo migliore.

Ho partecipato a parecchi corsi di “Shiphandling”, assieme a comandanti e piloti. Ho sempre ritenuto positivo tutto ciò che serve a migliorare la conoscenza professionale . Tutti i partecipanti contenti di esserci stati con

giudizi positivi salvo uno, un pilota “fuoriclasse” : A Delf disse che non aveva imparato nulla di nuovo .

Decio il preliminare, è terminato ora descrivo il fatto : Un pilota che sorride” (probabilmente un fuoriclasse) ha scritto << 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 perché i pulpiti da cui arrivano certe prediche sono di esperti del settore che pensano, con dei corsi su modellini, di aver guadagnato skills da vendere >> Omissis.

Allora preciso quello che ho accumulato nella vita di navigante :

Fino a 62 anni esperienza di petroliere di tutti i DWT, anche gasiere , di cui 12 anni su VLCC/ULCC .

Per tre anni su OBO (navi a rischio) su viaggi invernali continui dal Nord Europa (Shetland) con discarica crudo a Quebec . Una volta fino a Montreal e mi è bastato. Nel golfo e nel fiume ghiacciato ho passato delle avventure che posso chiamare “agghiaccianti”. Tuttavia esperienze avvincenti durante le quali c’è modo di imparare di tutto e di più.

Per la mia esperienza nei ghiacci sono stato poi ingaggiato due volte come “Advisory Master” su petroliere 150.000DWT doppio scafo per gli stessi viaggi. Praticamente ho fatto il pilota dei ghiacci . La nave non ha usufruito del pilota che si imbarca all’entrata del golfo . Chi non c’è stato non può sapere i rischi e i problemi a cui si va incontro transitando d’inverno nel golfo del San Lorenzo e nel fiume.

Dal 1997 al 2013, ispettore petroliere, di cui 4 anni come ispettore OCIMF e nello stesso tempo ho iniziato una intensa attività di perito navale per aiutare mio figlio . Naturalmente non stipendiato . Mio figlio macchinista io di coperta dopo un contatto con un ispettore IIMS (International Institute of Marine Surveying di Londra) a mio figlio gli è stata subito concessa l’Accreditation”. Poco dopo ha ricevuto anche l’Accreditation” del RINA spagnolo.

A 84 anni non ho ancora terminato di occuparmi di navi, ma da Camogli perché per motivi familiari non posso più recarmi a BCN. Quindi Decio, dalla mia esperienza prima e poi da tutte le perizie fatte sugli incidenti avvenuti in Spagna è risultata la mia tematica sulle ancore che ognuno può condividere o no. La pura e semplice verità. Lo ripeto , in molti degli incidenti studiati l’uso appropriato delle ancore avrebbe potuto , in alcuni casi evitarlo, in altri ammorbidire la botta nei moli etc.

Immagino che fare 1500 manovre annuali, nello stesso porto, anche se su navi diverse ,possa anche essere noioso, persino pericoloso a volte .

Capt. Gaetano Mortola

Master Mariner Senior Surveyor

Mob. 0039 - 333 5971830 Home 0039 - 0185 770295

Camogli (Italy)

LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

Il Diritto della Navigazione é lo strumento dell'Economia dei Trasporti

ANTONIO SCIALOJA E LA SCUOLA NAPOLETANA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Devo premettere che l'autore di questa nota non è un giurista del diritto della navigazione, e non si fa fatica a rilevarlo. Il suo approccio alla tematica trattata è da un'ottica della Storia della Navigazione in quanto esame storico dei processi, dei fatti dai quali prende origine ed ai quali si applica il diritto della navigazione; ed in tale prospettiva vanno collocati i rilievi prodotti. Una prospettiva peraltro non necessariamente secondaria e riduttiva, specie se si considera un'idea-precetto centrale che Antonio Scialoja comunicava a Bernardino Scorza, uno dei più brillanti giovani studiosi del suo gruppo:

"Le teorie sono una cosa bellissima e necessarissima, ma le teorie giuridiche han da servire e spiegare i fatti; perciò se v'è contrasto sono le teorie che si devono adattare ai fatti, non questi a quelle".

PRIMA PARTE

Devo premettere che l'autore di questa nota non è un giurista del diritto della navigazione, e non si fa fatica a rilevarlo. Il suo approccio alla tematica trattata è da un'ottica della Storia della Navigazione in quanto esame storico dei processi, dei fatti dai quali prende origine ed ai quali si applica il diritto della navigazione; ed in tale prospettiva vanno collocati i rilievi prodotti. Una prospettiva peraltro non necessariamente secondaria e riduttiva, specie se si considera un'idea-precetto centrale che Antonio Scialoja comunicava a Bernardino Scorza, uno dei più brillanti giovani studiosi del suo gruppo:"Le teorie sono una cosa bellissima e necessarissima, ma le teorie giuridiche han da servire e spiegare i fatti; perciò se v'è contrasto sono le teorie che si devono adattare ai fatti, non questi a quelle".

ESIGENZA DI UN CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Agli inizi del XX secolo, il secolo breve, il diritto marittimo in Italia costituiva una parte del Codice del Commercio del 1877, redatto sul modello del Code du Commerce napoleonico del 1807. Tale Code aveva assorbito le due grandi Ordinanze del Ministro del Re Sole J. B. Colbert: 1) La Ordinanza sul Commercio (nota come Code Savery) del 1673; 2) La Ordinanza sulla Marina del 1681. L'unione delle due ordinanze veniva a formare una struttura giuridica poco omogenea e penalizzante rispetto allo spirito ed ai contenuti della ordinanza sulla marina, evidenziati in modo magistrale nel Nouveau

Commentaire di René-Josué Valin e nei contributi di Balthazard Marie Emerigon, specie in tema di assicurazioni. Lo sconcio emergeva in modo chiaro dagli studi nel ramo del XIX secolo ed in particolare dal lavoro di Levin Goldschmidt che nel tentativo di delineare una Storia Universale del Diritto Commerciale non poteva evitare di notare che il commercio marittimo è stato sempre prevalente rispetto a quello terrestre e che molta parte del diritto commerciale rientrava nella sfera del diritto civile. Di conseguenza il diritto marittimo ha avuto sempre un ruolo speciale ed ha originato molti istituti giuridici originali, autonomi e di carattere generale e sovranazionale. Intanto emergeva, per l'esigenza del commercio, l'idea di creare o ritrovare un diritto marittimo internazionale. In alcuni Congressi, tra cui quello di Genova del 1892, si cercò la via di "regole uniformi" di soluzione dei conflitti legali ma tale via appariva impraticabile perché armatori e caricatori avevano bisogno di regole precise, esplicite. La dottrina si orientava allora in un'altra direzione: l'unificazione internazionale del diritto marittimo; un processo lungo, faticoso che doveva procedere a tappe, per soluzioni parziali.

D'altra parte agli inizi del XX secolo si verificavano tre notevoli fatti nuovi che sconvolgevano gli equilibri della classica triade: nave, armatore, capitano. L'impiego sempre più esteso della propulsione a vapore e lo sviluppo della metallurgia portavano alla costruzione di navi di portata sempre più grande, sia di merci sia di passeggeri, ed i traffici marittimi ponevano nuovi problemi di disciplina e di controllo. L'introduzione della radio teneva la nave in continuo contatto con l'armatore e modificava di fatto i rapporti tra questi ed il capitano. L'avvento della navigazione aerea modificava la struttura in vari aspetti del trasporto e quindi richiedeva una disciplina in merito: si comincia a parlare di un diritto aeronautico ed in Italia si distingue per la sua attività e l'impegno scientifico di alto livello il fine giurista Amedeo Giannini.

In questo quadro generale gli studi del diritto marittimo tendono a mettere in evidenza gli aspetti di specialità, di autonomia e di unitarietà del diritto nel settore. La dottrina si chiede ancora, con approcci diversi, se il diritto aeronautico può essere compreso in un più ampio diritto della navigazione superando l'antica limitazione del diritto marittimo. D'altra parte ci si chiedeva con insistenza: l'unitarietà del diritto deve essere limitata ad ambiti nazionali o si può pensare un diritto della navigazione su base mondiale?

In Italia, dopo la prima Guerra Mondiale e l'avvento del Fascismo, si viene delineando un ampio, ambizioso progetto di riforma dei codici (Civile, Penale, Commerciale) e quindi anche l'esigenza di dar luogo ad un Codice Marittimo scorporato dal Codice di Commercio. Una prima bozza di Codice Marittimo vede la luce nel 1926 e viene rielaborato nel 1931 in un dispositivo di legge composto di 782 articoli ripartiti in otto libri. Ma il Codice ha vita difficile e molte critiche vengono sollevate sia alla struttura giuridica sia a singoli istituti o definizioni, malgrado il noto avvocato marittimista Adolfo Senigallia, ancora nel 1935, si esprima in senso favorevole in una memoria apparsa sull'autorevole *Revue du droit maritime comparé* di Dor e Ripert. In questo scenario comincia l'azione decisa di Antonio Scialoja, Professore ordinario di Diritto Marittimo

nella Reale Università. Egli riunisce un gruppo di giovani studiosi e insieme fondano nel 1935 la Rivista di Diritto della Navigazione con l'intento, l'obiettivo di preparare il materiale culturale e giuridico per realizzare un Codice della Navigazione. L'impegno di Antonio Scialoja e della sua Scuola di Diritto della Navigazione risulta valido sul piano della dottrina ed efficace nei risultati. Nel 1939 viene istituita una Commissione, con Scialoja Presidente, che ha il compito di preparare il nuovo Codice e si concretizza, nel giro di due anni, con il Regio Decreto del 1942 con il quale viene approvato il Codice della Navigazione tuttora in vigore in Italia.

IL PROGETTO DI ANTONIO SCIALOJA

Antonio Scialoja nasce a Roma nel 1879 in una famiglia di lunghe tradizioni culturali e giuridiche. Il nonno omonimo era di Napoli (1817-1877) e fu professore di diritto oltre ad essere un attivo uomo politico. Il padre Enrico anch'egli cattedratico fondò nel 1876 il Foro Italiano mentre lo zio Vittorio fu politico ed un eccelso giurista di Diritto Romano. Non mancavano quindi in casa Scialoja libri e motivi di discussione di ordine culturale e giuridico sempre inseriti in una attività politica fatta in prima persona. Scialoja comincia la carriera di insegnamento nel 1904 e dopo un iniziale tour in varie università approda a quella di Napoli nel 1922. Il suo interesse per il Diritto Marittimo si rivela già nel 1913 quando, assieme a Vittorio Pouchain, fa un'ottima traduzione della citata Storia Universale del Diritto Commerciale di Levin Goldschmidt. La riflessione sulla ricerca di una struttura unitaria del diritto della navigazione è sorretta da una spiccata vocazione e attitudine storicistica accompagnate da una particolare inclinazione e sensibilità per il diritto romano e da una solida, ampia cultura generale. Esercita poco l'attività forense di avvocato mentre coltiva quella politica. Egli infatti viene eletto deputato in tre legislature: 1913, 1919, 1924. Nel 1929 viene eletto senatore del Regno. Le sue idee, ancora in fase embrionale, nel campo del diritto marittimo vengono espresse nel libro "Sistema del diritto della Navigazione". Esse trovano poi un assetto più maturo nella prolusione letta all'Università il 31 gennaio 1928 che avrà per titolo "La sistemazione scientifica del diritto marittimo". Il fatto tecnico alla base del trasporto (autarchico), in ogni tipo di navigazione, ha natura unitaria e quindi discende da esso l'unità e l'autonomia del diritto della navigazione; diritto che investe tutti gli aspetti, pubblicistici e privatistici, della navigazione in ogni sua forma. L'autonomia del diritto della navigazione si sostanzia nel fatto che tutte le norme di tale diritto costituiscono un sistema proprio, un sistema distinto ma parte integrante del sistema generale del diritto. I due termini impiegati da Scialoja: "sistema" e "sistemazione scientifica" trovano riscontro nella teoria generale dei sistemi di Von Bertalanffy e nella scienza giuridica di Hans Kelsen degli anni trenta, ma non so se vi sia stata intenzionalità in merito. E tuttavia si può riconoscere negli aspetti letterari, politici, scientifici, giuridici dello Scialoja una personalità completa, totale, capace di superare la sterile dicotomia delle cosiddette "due culture" che in Italia erano molto bellicose nella furente polemica tra Croce e Gentile da una parte ed il matematico Enriques.

Il progetto di Codice Marittimo del 1931 non procede in modo spedito, manca di spinta propulsiva, di vigore. Antonio Scialoja ritiene che esso “ha bisogno di una totale e rigorosa revisione” e decide per un’azione risoluta. Nel 1935 riunisce un gruppo di giovani studiosi e fondano la Rivista del Diritto della Navigazione. Egli è il Presidente, Maestro e Guida degli allievi; il prof. Bernardino Scorza ne è il redattore capo, il dr. Antonio Lefebvre d’Ovidio il segretario della direzione; ed ancora il prof. Francesco De Martino, il dr. Eugenio Spasiano, il dr. Felice Ghionda e tanti altri nomi, come Giovanni Leone, Gabriele Pescatore etc. Gran parte dei giovani allievi della Scuola napoletana di Scialoja del diritto della navigazione erano già o diventeranno presto titolari di cattedre universitarie e poi protagonisti della vita civile ai livelli più alti.

Scialoja espone finalità e programma della Rivista, in modo netto e chiaro, nella breve presentazione. La Rivista “non vuole colmare lacune” e non vuole essere “palestra aperta a tutte le opinioni”. Non vi sono lacune da colmare nel campo e si propone di svolgere, con una ragionevole ma ferma intransigenza, un suo particolare programma: “lavorare alla costruzione o ricostruzione dogmatica degli istituti del diritto della navigazione, nella unità organica e sistematica di questa disciplina, comprendente tutti i rapporti privati e pubblici della navigazione...”. Superare vecchi pregiudizi e sganciare il diritto marittimo, inteso come diritto del commercio marittimo, da concezioni riduttive e fuorvianti. Il fatto tecnico del trasporto “autarchico” propone “un nuovo campo, vasto e vario ma ben definito, sul quale l’indagine teoretica deve dispiegare tutti i suoi strumenti: storici, dialettici, dogmatici, sistematici”. Va recuperato il ricco patrimonio storico depurandolo dagli inquinamenti medievali. E’ necessario prendere atto che l’internazionalismo giuridico è pura utopia e che “la creazione di un diritto uniforme” è da ritenersi un’idea generosa, come la pace universale, ma non praticabile, anzi inutile, dannosa e illusoria. Un “diritto uniforme” sarebbe penalizzante rispetto ai migliori, originali istituti nazionali, esposto a forme di vessazioni o ricatti da parte di alcuni Stati interessati al fine di vanificarne l’efficacia. Lo studio scientifico deve far superare ogni tipo di confusione babelica. “Il nuovo Codice dovrà essere la legge generale della Navigazione e per meritare questo titolo riunirà in un organico ed autonomo corpo di norme tutte le materie della navigazione”.

IL CONTRASTO E LA POLEMICA CON FRANCESCO BERLINGIERI

Il disegno di Scialoja incontra subito una forte opposizione da parte di Francesco Berlingieri di Genova, fondatore e direttore della Rivista del diritto marittimo fin dal 1899. Berlingieri è fautore sì di un diritto marittimo unitario ma su scala mondiale da perseguire con la creazione di un “diritto uniforme” e con accordi tra gli Stati. Il prof. Berlingieri nell’articolo “Verso l’unificazione del diritto del mare – parole al Prof. Scialoja” pubblicato sulla sua rivista mostra di non aver gradito l’allusione di Scialoja agli “apostoli e professionisti dell’internazionalismo giuridico”. Ma nel sollevare la polemica Berlingieri usa toni duri e ricorre a citazioni di Cicerone per tacciare poi di ignoranza storica il suo collega di Napoli in merito ad un riferimento di diritto marittimo del XVII

secolo. E tuttavia su questo terreno Scialoja si mostra ben ferrato: risponde per le rime alle citazioni di Cicerone e precisa con argomentazioni solide gli aspetti giuridici. Anzi ne approfitta dell'occasione per impartire al collega genovese una severa lezione su vari aspetti del diritto della navigazione, sia dal punto di vista storico sia dal punto di vista del senso e dell'ermeneutica scientifica e operativa, invocando spesso richiami e aspetti culturali a supporto efficace delle proprie tesi. Nel ribadire la propria posizione su tutte le questioni della materia Scialoja ricorda che la sua "prefazione ha tracciato un programma, e questa Rivista, a Dio piacendo, lo svolgerà". Nel concludere la sua requisitoria dottrinale e dialettica Scialoja invita il prof. Berlingieri ad essere sereno, citando ancora Cicerone, dopo aver richiamato il precetto di Montesquieu che il diritto è essenzialmente pervaso dal carattere nazionale. Ed informa il lettore che sugli aspetti culturali si è spesso riferito ad autori francesi per una finezza usata nei confronti del prof. Berlingieri il quale "come risulta dalle sue pubblicazioni è uomo versatissimo nelle lettere francesi". Come si vede è un aspro duello, combattuto di fioretto e di sciabola, senza esclusione di colpi!

Berlingieri replica a Scialoja con una lunga lettera sulla sua rivista agli inizi del 1936. Egli introduce alcuni argomenti nuovi per difendere la propria posizione e dare forza alle proprie tesi come la Convenzione sull'urto delle navi, quella sull'assistenza e salvataggio e l'altra sulla limitazione di responsabilità dei proprietari di nave. Argomenti pertinenti ma non tali da fare inclinare la bilancia a suo favore. Inoltre il Berlingieri fa un'analisi accurata degli scritti di Scialoja e ritiene di individuare in essi un "trasformismo" di idee e posizioni oltre a segnare con la matita blu altre presunte sviste del collega. Questa volta Scialoja affida la risposta al suo giovanissimo segretario Antonio Lefebvre D'Ovidio. Questi riesce a rintuzzare tutti i punti e le critiche sollevate con un'analisi serrata, efficace, incalzante nella logica, di notevole sapienza dialettica e di alta saggezza espressiva, davvero inusuali in un giovane di 22 anni. Non si nota sfoggio di erudizione, il lessico è sempre adeguato ma la citazione appropriata non manca al momento opportuno, quando il caso lo richiede. Il Lefebvre riesce a far emergere anche alcuni paralogismi e misologismi nella replica del Berlingieri e fa notare che le sviste da lui attribuite allo Scialoja sono in realtà non fondate su argomenti sostenibili. Sul piano della dottrina il giovane segretario mostra di saper reggere il confronto con l'esperto antagonista il quale alla fine deve prendere atto che il team di Napoli è piuttosto agguerrito e chi si avventura in chiose con scarsa cautela rischia di ripetere l'esperienza del piffero. Scialoja ha parole di elogio per il giovane collaboratore il quale mentre svolge il servizio militare continua gli studi con molto impegno, cura la rivista, si laurea anche in scienze politiche, tiene insegnamenti nell'università di Bari e nel giro di due anni sarà il primo vincitore di una cattedra di Diritto della Navigazione. Utilità uber alles. Tre anni dopo, in occasione del necrologio di Francesco Berlingieri, Scialoja rende dovuto omaggio all'opera del collega e mostra di rispettare i suoi punti di vista espressi sempre in buona fede e con fini costruttivi.

UN MARE DI DIRITTO DA NAVIGARE

Il compito dei fondatori della Rivista del diritto della navigazione non è semplice, anzi il mare da navigare è vasto, aspro e crudele e bisogna tracciare la rotta tenendo in debito conto tutti gli elementi utili. Vi è il diritto marittimo dell'antichità ed il romano in particolare raccolto nel Digesto o Pandette. Molti istituti vanno approfonditi e depurati da corruzioni dei copisti. La nave, l'exercitor, il magister navis, il gubernator, il navicularius, il prestito marittimo o alla greca, il getto del carico etc. vanno rivisitati con spirito filologico. Dal diritto romano a quello bizantino passando per il Nomos Rhodion Nautikos, del quale il recente studio dell'Ashburner (1909) è un riferimento prezioso. Si transita poi agli Statuti del basso medioevo a cominciare dalla Tabula de Amalphi, agli Ordinamenti di Trani, al Constitutum di Pisa per approdare al Consolato del mare la raccolta di leggi marittime più imponente del medio evo ma anche la più disordinata sotto l'aspetto organico della struttura. Dagli statuti del Mediterraneo a quelli del Mar del Nord: le Rules d'Oleron, le regole di Damme, le regole di Wisby. L'influsso del diritto romano in essi risulta più o meno evidente e va precisato. Da questi statuti si passa ad una serie di leggi, ordinanze fino ad approdare alla grande Ordinanza della Marina del 1681, voluta J.B. Colbert. Ma deve passare quasi un secolo per essere penetrata bene nel suo spirito e nella sua essenza e nella sua portata con il Nouveau Commentaire di Josué Valin. Intanto si registrano numerosi studi sul diritto marittimo dell'antichità che quasi mai approdano a interpretazioni valide. Con Napoleone, nel 1807, l'Ordonnance di Colbert viene inserita come parte nel Code du Commerce e questo crea non pochi sconci. Nella prima metà del XIX secolo Jean Marie Pardessus, prof. di diritto commerciale alla Sorbona, pubblica la monumentale Collection de Lois Marittimes antérieures au XVIII siècle, in sei volumi. Esse raccolgono le leggi marittime di tutti i paesi della Terra e sono corredate da un dotto, ricco commento che aiuta a comprendere tutti gli aspetti di ordine culturale, storico, politico, giuridico, economico etc. Più tardi, nella seconda metà del secolo XIX, l'inglese sir Travers Twiss produce un'opera analoga ed in parte complementare con la raccolta di leggi marittime nei quattro volumi noti come "The Black Book Of the Admiralty". Queste due opere consentono di avere un quadro completo dell'evoluzione del diritto della navigazione, sapientemente interpretate dal prezioso commento degli autori, entrambi persone di altissima cultura generale e giuridica. Esse sono utili ai fini di studi storici comparati in diverse circostanze e per ricavare nuove o più complete indicazioni in merito.

Alla raccolta documentale si affiancano studi di varia natura che tendono a collocare i fatti ed i processi della navigazione nelle prospettive più ampie della storia politica, economica e sociale del tempo in cui erano in vigore. In particolare i lavori di ordine filologico e critico servivano ad evidenziare aspetti poco chiari e penetrare i significati più pregnanti. Nel campo specifico opere come il Commentario alle Pandette di Federico Gluck riescono molto utili agli studiosi delle leggi romane marittime. E già è stata richiamata la preziosa, fondamentale Storia Universale del diritto Commerciale di Levin Goldschmidt,

Un lavoro di notevole consistenza concettuale fu quello di Paul Huvelin dal titolo Etudes d'histoire du droit commercial romain, Paris 1929. Lo Huvelin autore anche di una storia del diritto commerciale, dopo aver trattato di una storia esterna, cioè una storia degli aspetti più generali sotto il profilo politico, economico del commercio romano, passa a trattare una storia interna dei principali istituti marittimi tra cui l'azione esercitoria e la lex Rhodia de Iactu. Tutti gli studiosi in seguito non hanno potuto fare a meno di riferirsi alla breve ma incisiva e decisiva opera postuma dello Huvelin

Silvestro Sannino, Torre Del Greco, 7 marzo

IL NUOVO LESSICO

ECONOMIA E FINANZA

di Tobia Costagliola

NPL- Crediti Deteriorati Seconda puntata

Nella puntata precedente mi sono un po' smarrito nella vastità della materia e, se pur partito da propositi di semplice materia linguistica o filologica, mi sono ritrovato ad affrontare, anche se marginalmente, le inevitabili diramazioni di natura economica e politica. Alla fine della storia, non essendo riuscito neanche a quantificare il volume dei cosiddetti Crediti Deteriorati, comincio questa puntata riprendendo ciò che ho trascurato.

Quanti sono i Crediti deteriorati in Italia

Riporto, qui di seguito, alcune delle "tappe" della parabola dei Crediti Deteriorati in Italia, in valori lordi che, a partire dal 2009, con 133 miliardi, ha raggiunto i seguenti valori negli anni successivi : 2010 = 158 mld; 2011= 195 mld; 2012 =237 mld; 2013 = 282 mld; 2014 = 326 mld. Raggiunse il vertice, con 341 miliardi nel 2015, per poi iniziare la discesa con 324 mld, nel 2016; 264 mld, nel 2017, e 209 mld fino a settembre del 2018 (Fonte: EY Ernst & Young – Sole24ore). Alla chiusura dei conti del 2018, si dovrebbe registrare una diminuzione di 70,2 ml rispetto ai 264 del 2017.

EY in un suo recente rapporto sul mercato italiano (From darkness to day light) evidenzia i significativi miglioramenti avvenuti anche su spinta della nuova regulation di Vigilanza (Eba-Bce) e dei nuovi principi contabili (Ifrs9). Inoltre, prevede che, dopo la forte riduzione degli NPL nell'ultimo triennio, la tendenza

al “derisking” (abbassamento dei fattori di rischio) proseguirà anche nel 2019 che sarà anche l’anno di svolta per quella particolare categoria di crediti deteriorati definiti Utp (unlikely-to-pay) che nei bilanci delle banche italiane rappresentano una esposizione di circa 52 miliardi netti (83 miliardi lordi prima degli accantonamenti).

All’inizio del 2019 i “lenders” dell’Eurozona avevano nei loro “libri” ancora 990 miliardi di euro di NPL (!). E’ sorprendente rilevare che negli Stati Uniti, luogo d’origine delle principali perturbazioni economiche e finanziarie, che con una certa isteresi hanno coinvolto l’Europa in primis, l’ammontare degli NPL è diventato attualmente, quasi irrilevante (n.q.)...

L’Italia è, attualmente, il quarto Stato membro dell’UE per quota di crediti deteriorati o per prestiti difficili da onorare [ndr], dopo Grecia (44,9% di crediti deteriorati al 30 giugno 2018), Cipro (28,1%), e Portogallo (11,7%), tutti Paesi oggetto di programmi di aiuto economico. Con il suo 10% di NPL, l’Italia vanta una quantità di prestiti sofferenti pari a tre volte quella dell’intera UE (3,4%).

Come alleggerire le Banche dai Crediti Deteriorati

Le cessioni a grandi operatori del mercato (per lo più internazionali) di questi prestiti che per troppo tempo hanno gravato sui bilanci della Banche, hanno raggiunto il massimo storico proprio nel 2018, con circa 70,2 miliardi. Tuttavia, nonostante la “robusta” tendenza al ribasso, l’emergenza NPL resta ancora alta, soprattutto, dopo la lettera della BCE alle banche italiane ed europee che chiede a tutti gli istituti di aumentare le coperture “fino a svalutare integralmente lo stock di crediti deteriorati in un arco pluriennale predefinito, orizzonte che mediamente si aggirerà attorno al 2026 “ (cfr.Sole24ore del 15 gen. 2019). Per quanto riguarda l’Italia, in particolare, Alessandro Graziani spiega, sul Sole 24 Ore , che “la mossa, combinata alla recessione in arrivo, può portare a una tempesta di cui soffriranno le banche più esposte: per ora Carige, Popolare di Bari e MPS. Poi le altre”. Il problema grosso, non solo per dette banche, è che, per accelerare l’abbattimento dei crediti deteriorati come richiesto dalla BCE, gli istituti potrebbero essere costretti a reperire sul mercato nuovi capitali riducendo ulteriormente la loro capacità “creditizia”. Citiamo l’esempio di MPS a cui la BCE, dopo il commissariamento di Carige, ha richiesto di accelerare l’abbattimento dei crediti deteriorati, accantonando a capitale l’intero valore di quelli non coperti da garanzia entro 2 anni ed entro 7 anni della parte garantita. A conti fatti, MPS potrebbe trovarsi costretta a reperire sul mercato nuovi capitali fino a un massimo di 8,7 miliardi di euro al 2026, a tanto ammontano i crediti a rischio ancora da svalutare e iscritti a bilancio. A Piazza Affari, il titolo ha subito reagito con un crollo superiore al 10% subito e seguito nella seduta successiva da un altro del 7%. Ma MPS non è più, da un paio di anni, una banca come le altre, essendo per oltre i due terzi nelle mani dello Stato.

La cartolarizzazione

La cartolarizzazione è il principale strumento che le banche stanno utilizzando per “disfarsi” del pesante fardello costituito dai “Crediti Deteriorati”, della cui provenienza abbiamo largamente scritto nelle puntate precedenti.

Si tratta di uno strumento, non proprio nuovo, disciplinato in Italia dalla legge 130/1999 (e successivi emendamenti) che, dopo la legge 52/1991, smontò gli impedimenti di carattere normativo che, di fatto, ne scoraggiavano l'utilizzo. Fino al 1991, la disciplina specifica sulle cessioni dei crediti di impresa era regolata dalla normativa generale sulle cessioni dei crediti prevista dal Codice Civile (Artt. 1260-1267). Senza dover risalire al mondo dei Fenici, Greci e Romani, si può far risalire il termine “cartolarizzazione” al mondo anglosassone traducendo l'espressione giuridica inglese “securization”. Tuttavia, l'origine della “tecnica”, più che del termine lessicale, risale al mondo “mercantile” del '600 in cui primeggiavano paesi come l'Olanda e la Svezia (vedasi seguito). La tecnica della “securization” è una elaborazione moderna dell'idea di Johan Palmstruch che, tra il 1647 e 1650, diede origine al moderno sistema delle banche centrali (fabbriche del debito...) e delle banche commerciali, come le conosciamo oggi.

Continuando nell'intento di trasmettere al lettore, nel modo più semplice possibile tutto ciò che ho imparato, direttamente o indirettamente, tramite “studio” e lettura, non ho alcuna esitazione nel riportare anche quanto scritto da altri che ritengo più comprensibile di quanto potrei scrivere io stesso. Questa volta, senza menzionare l'enciclopedia Treccani, cito, a questo proposito, l'avv. Teresa Rossi, specializzata in “credit management” e “recupero crediti intelligenti” (Smart Recovery):

<< COSA SIGNIFICA CARTOLARIZZARE UN CREDITO: Cartolarizzare un credito significa cederlo a qualcun altro trasformandolo in un'obbligazione scritta su un pezzo di “carta” cioè un titolo. I protagonisti di tale operazione sono tre: il cedente (originator) che rivende il credito ottenendo così la liquidità di cui ha bisogno, il cessionario (la società veicolo, meglio nota come SPV, “Special Purpose Vehicle”) che si sostituisce al creditore originario nel diritto a riscuotere il credito, e gli investitori cioè coloro che materialmente prestano il denaro alla società veicolo. Quest'ultima firma, in favore degli investitori, titoli obbligazionari ABS (“Asset-Backed Security” cioè “titoli garantiti da crediti”) garantendo loro che restituirà il denaro nel medio o lungo termine; si tratta di veri e propri titoli di credito che attribuiscono il diritto di percepire, a scadenza, il rimborso del capitale nominale più gli interessi. Ma da dove proviene il denaro necessario per rimborsare gli investitori? Dall'unico soggetto rimasto invariato: il debitore iniziale; questi paga la rata dovuta e a sua volta la società veicolo rimborsa gli investitori. Gli originator possono essere non solo le banche ma anche le istituzioni finanziarie e gli enti pubblici. La cartolarizzazione, inoltre, prevede una cessione dei crediti pro soluto; l'originator cioè non è responsabile in caso di inadempimento del debitore. A tal fine, un ruolo molto importante è svolto dalle agenzie di “rating” cioè società che esprimono un giudizio sui crediti ceduti; in particolare viene valutata (“rating” significa letteralmente

valutazione) l' idoneità del portafoglio cartolarizzato a produrre il denaro necessario per rimborsare i titoli. Le agenzie di rating assegnano un punteggio che tiene conto di diversi parametri come la qualità dei crediti ceduti, la natura del debitore, la tipologia di società incaricata al recupero dei crediti. Questo tipo di intervento ha un costo ma fornisce agli investitori un valido aiuto nella corretta valutazione del rischio di credito >>.

E qui continuo con uno ulteriore stralcio del saggio dell'avv. Rossi che rafforza le mie opinioni :

I VANTAGGI DELLA CARTOLARIZZAZIONE

<< Il principale vantaggio derivante dall'operazione di cartolarizzazione è l'immediata liquidità che si riversa nelle casse della banca: il portafoglio di crediti viene ceduto dietro un corrispettivo in denaro necessario per concedere ulteriori finanziamenti. I principali beneficiari sono i privati ma soprattutto le piccole e medie imprese (PMI); attraverso il reinvestimento della liquidità ottenuta dalla cartolarizzazione, la banca aumenta la propria redditività e può tornare a "fare banca": cioè favorire i consumi e gli investimenti attraverso strumenti di credito. La cartolarizzazione inoltre consente la distribuzione del rischio dall'originator verso altri soggetti (gli investitori) che sono maggiormente in grado di gestirlo; a tal proposito si parla di "risk transfer" cioè di uno strumento di condivisione del rischio. Il trasferimento a titolo oneroso di crediti, pertanto, determina il reimpiego di denaro in attività più remunerative offrendo benefici al sistema economico nel suo complesso >>.

I RISCHI DELLA CARTOLARIZZAZIONE

<< Ogni operazione di cartolarizzazione comporta dei rischi sia per l'originator che per gli investitori. Il primo dovrà sostenere dei costi importanti; ad esempio i costi di emissione dei titoli obbligazionari, quelli derivanti dalla richiesta di garanzie esterne, quelli di natura amministrativa. L'investitore, sul quale si è trasferito il rischio della banca, dovrà invece fare i conti con l'eventuale insolvenza del debitore. Si parla a tal proposito di "moral hazard" (o rischio morale) cioè il rischio di insolvenza della controparte; grazie alla possibilità di ricorrere in un momento successivo alla cartolarizzazione, le banche tendono ad investire in attività rischiose, scaricando il rischio di perdite all'esterno. E' accaduto, infatti, che gli istituti bancari abbiano concesso dei prestiti a soggetti non affidabili riducendo i propri controlli sul merito creditizio. La crisi economica e finanziaria degli ultimi anni costituisce un riflesso di tali scelte errate ed il ricorso alla cartolarizzazione ha favorito la nascita di un sistema bancario ombra non sottoposto ad alcuna vigilanza >>.

Mi viene in mente la nuova attività di "NPL trading" fiorente soprattutto in Italia che viene considerata come "terra di conquista"...Ma ne parleremo in una prossima puntata sempre in un contesto...lessicale...

ISTINTIVO COMMENTO DELLO SCRIVENTE

Da quanto si evince, sono portato a fare una affermazione a puro titolo personale: la cartolarizzazione, così come concepita, con l'unico scopo di

“alleggerire” le banche dei loro crediti deteriorati o “tossici” è una “mala pratica”. In altre parole, la cartolarizzazione non è la soluzione più adatta per i crediti deteriorati. Singolare è la sbrigativa raccomandazione della BCE e delle banche centrali di liberarsi velocemente di detti crediti per poter liberare le banche dai loro fardelli e metterle in condizioni di maggiore liquidità. Mi chiedo, da sprovveduto quale io sono, perché questa diffusa attenzione per la “salute” delle banche senza pensare anche alle aziende coinvolte? Non credo siano necessarie difficili e profonde intuizioni per immaginare le modalità più idonee per aiutare le aziende in difficoltà ed aiutare, così, anche la disastrosa economia mondiale. La sfiducia generale che si va diffondendo potrebbe proiettarci in uno scenario in cui il sistema bancario sarà sopravvissuto, “vegeto” e “blindato” ma non avrà più sufficienti interlocutori per alimentarsi. Sono sempre più convinto che le responsabilità per l’attuale crisi dei crediti deteriorati, così come la crisi più generale da cui, in parte, deriva, siano da condividere tra “lenders” e “borrowers”. Il giusto equilibrio andrebbe raggiunto tramite una equa partecipazione agli oneri che ne deriverebbero per non “affossare” i “borrowers” su cui la cartolarizzazione scaricherebbe tutte le insopportabili nefaste conseguenze.

LA STORIA DIMENTICATA

Anche questa volta mi sono perso ma, come si può constatare c’è tanto da scrivere...E mentre mi permetto di rimandare il lettore alla prossima puntata, lo invito ad un ulteriore piccolo sforzo per leggere una storia che può essere molto utile a trarre le conclusioni più imbarazzanti sul sistema bancario e ...non solo.

Considerando l’attuale particolare contesto economico in cui la tecnica della cartolarizzazione sembra essere diventata l’originale soluzione dei “debiti non onorati”, credo valga la pena leggere un po’ di storia per poterne trarre le dovute riflessioni. In questa occasione mi sono avvalso della mia sempre viva passione filatelico-numismatica per attingere qualche interessante particolare in alcune pubblicazioni sia italiane che svedesi. La fonte italiana più attendibile, di mera configurazione numismatica, che si rifà a vari testi in lingua svedese è il Prof. Guido Crapanzano che, nel 1996, ha scritto e curato il catalogo numismatico “Soldi d’Italia” edito dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Parma e Monte di Credito su Pegno di Busseto.

LE PRIME BANCONOTE IN EUROPA

<< La prima banconota europea viene emessa nel 1661 in Svezia, dalla banca fondata da Johan Palmstruch. Anche se il valore è manoscritto, il taglio è comunque fisso e prestabilito. Nelle emissioni successive tutte le indicazioni, tranne le firme, saranno a stampa. I valori vanno da 5 sino a 1.000 Daler.

Questa banconota ha già tutte le caratteristiche del biglietto moderno, oltre al taglio fisso è pagabile a vista al portatore, è numerata, riporta la data di

emissione e le firme di numerosi funzionari della banca e ha un gran numero di bolli a secco che ne garantiscono l'originalità.

Ma come mai proprio a Stoccolma, in Svezia, è stata autorizzata l'emissione di questo nuovo strumento finanziario?

Nel XVII secolo la Svezia è la maggior produttrice mondiale di rame, dalle sue miniere si estrae oltre il 90% di tutta la produzione mondiale, mentre nel Paese la produzione di oro e argento è scarsissima. Così, tutte le monete vengono coniate in rame, e per i valori alti si usa una moneta da 10 Talleri, che nel 1664 pesa poco meno di 20 chili: un po' scomoda da portare in giro.

Dopo che nel 1660 si verifica un aumento mondiale del prezzo del rame, il valore facciale delle monete in circolazione supera quello intrinseco, e occorre quindi coniare nuove monete più leggere. Ma la pubblica amministrazione non riesce a produrle in quantità sufficiente e si verifica una carenza di circolante.

È approfittando di questa situazione che, nel 1656, Palmstruch fonda la Wexeloch Lane Bank, che nel 1661 comincia a emettere banconote senza disporre di adeguate riserve metalliche.

Palmstruch è un avventuriero, ma anche un geniale finanziere (come sappiamo le due cose a volte si associano), che ha maturato una precedente esperienza commerciale in Olanda. Nato a Riga nel 1611, nel 1635 arriva a Amsterdam, dove si dedica prima al commercio e poi alla finanza. Dopo qualche anno di successi, si lancia in rischiose speculazioni e accumula debiti che non è in grado di saldare. Viene incarcerato per cinque anni e quando viene liberato, nel 1644, si trasferisce a Stoccolma, dove torna a operare sul mercato speculativo. Dopo una serie di fortunate operazioni, accumulata una piccola fortuna, apre la sua banca.

Palmstruch, che ha sviluppato un'ottima conoscenza degli strumenti finanziari utilizzati per le transazioni commerciali, capisce che i titoli di credito disponibili sono troppo complicati, richiedono il pagamento di commissioni, di interessi, hanno scadenze mobili, non sono riscuotibili a vista, richiedono girate e talvolta presenza fisica dei depositanti o dei succedenti. Pensa quindi di realizzare un titolo di credito semplice, alla portata di tutti che non richieda conoscenze delle pratiche finanziarie, un biglietto che chiunque può ricevere e spendere, su cui è chiaramente indicato il valore, pagabile e a vista. Insomma, la moderna banconota.

L'idea ha successo. Le banconote circolano, tutti le accettano e la convenzione monetaria è presto instaurata.

Non vi sono ragioni per pensare che le cose possano andar male. Palmstruch amministra la banca con opportuna oculatezza, ma ha fatto i conti senza l'oste, che in questo caso veste i panni del Re. Visto il successo della banca, i funzionari governativi, ignari delle regole che governano la circolazione monetaria cartacea, iniziano a considerare la banca come la propria cassaforte, chiedono prestiti su prestiti in banconote, senza fornire altra garanzia se non l'arroganza dell'autorità.

Alla fine del 1663, la situazione economica della banca comincia a farsi difficile, perché si sparge la voce che non c'è sufficiente disponibilità per il rimborso delle banconote.

Per tentare di riassetare la situazione, Palmstruch chiede ai ministri il rimborso in metallo dei prestiti, ottenendo solo però l'autorizzazione a svalutare dell'otto per cento le sue banconote. Dopo travagliate vicende che vedono Palmstruch subire ulteriori vessazioni governative, nel 1666 la banca viene liquidata e il titolare deferito al tribunale come unico responsabile del dissesto. Viene incarcerato dal 1666 sino al 1670, e l'anno successivo morirà.

Come molti grandi innovatori, Palmstruch è vittima del suo tempo, ma la traccia che lascia aprirà la strada all'avvento della circolazione monetaria cartacea. Al fine di risolvere i problemi monetari connessi alla liquidazione della banca di Palmstruch, il governo svedese, crea nel 1668, la Riksen Ständer Bank (Banca degli Stati del Regno) che ritirerà le banconote ancora in circolazione emettendo, a sua volta, biglietti di credito ove apparirà a stampa solo l'anno di emissione, e talvolta anche il valore nominale. (Tratto da "Soldi d'Italia" – A cura dell'autore: Guido Crapanzano) >>.

Dalla libera traduzione di pubblicazioni relative alla storia del Banco di Stoccolma si traggono anche ulteriori dettagli, non solo numismatici, che arricchiscono e completano la storia su riportata. L'innovazione di Palmstruch consiste nell'introduzione, nel 1661, delle Kreditivsedlar ("carta di credito"), il primo esempio europeo di banconota, che sarebbe stata sostituibile, in qualsiasi momento, con le monete d'oro e d'argento. Ebbe grande successo ma la banca iniziò a prestare più di quello che poteva permettersi e stampò carta moneta senza le necessarie garanzie collaterali, evento che portò al collasso della banca nel 1668.

Aggiungo due ulteriori significative notizie che, dopo 348 anni, sembrano uscire dalla nostra cronaca contemporanea : Johan Palmstruch, olandese nato a Riga, naturalizzato svedese, fu fatto nobile, nel 1650, per i suoi alti meriti, dal re di Svezia Carlo Gustavo e, da nobile, assunse il nome di Johan Wittmacher. Quali furono i suoi alti meriti? Per ottenere la costituzione del primo istituto bancario in Svezia dovette impegnarsi a devolvere la metà degli utili della nascente banca alla "corona"(!). Palmstruch alias Wittmacher venne accusato di contabilità irresponsabile e di non avere i soldi per rimborsare il valore delle banconote a causa di errori di calcolo e omissioni nei suoi libri contabili. Egli non fu in grado di rifondere i clienti e, nel 1668, venne condannato alla perdita del suo titolo nobiliare, alla perdita del suo privilegio bancario, e all'esilio o alla pena di morte. Il governo trasformò poi la pena di morte in carcere a vita. Rimase in carcere fino al 1670 e morì, l'anno successivo, all'età di 60 anni. Triste epilogo per il progenitore di tanti banchieri o presunti tali, dei nostri giorni. Genio o avventuriero? La storia insegna che spesso le due qualità convivono e si supportano a vicenda e che, solo da un loro giusto ed utopico equilibrio, può derivarne una proficua e sostenibile esistenza nel mondo cosiddetto "civile".

CONSIDERAZIONI GENERALI

Cosa dire ancora del sistema bancario ? Se mettessimo insieme quanto scritto finora verrebbe fuori un dossier ben nutrito. Per ora mi fermo qui ma avrei ancora qualcosa da dire su qualche altra banca europea, nella prossima inevitabile puntata (es. : la trave nell'occhio di chi vuol togliere la pagliuzza dall'occhio del suo prossimo...i.e: i mastodontici (e poco pubblicizzati) salvataggi di banche tedesche, e non solo, al confronto dei tanto biasimati e plateali salvataggi di 8 banche italiane il cui costo, nonostante tutto è, al confronto, una pagliuzza...)

Nella stesura di questo mio lessico di termini economici mi sono quasi sempre lasciato coinvolgere anche da argomenti che proprio lessicali non erano e, anzi, devo confessare che me ne sono compiaciuto... Scrivendo dei dissesti economico-finanziari di aziende (anche armatoriali) e di banche, ho sempre calcato la mano sui "comportamenti umani": comportamenti virtuosi o poco accorti da parte di imprenditori e finanziatori, all'origine sia di dissesti isolati, che di gravi crisi di natura globale. Allo stesso modo potrei affermare che, quando ci sarà la "fine del mondo", non si tratterà di un "atto di Dio", anche se Dio l'ha già inserita nella sua "agenda". La fine del mondo avverrà per opera dell'uomo, vittima di se stesso, della sua smisurata fame di potere, autosufficienza, uso inappropriato dello sviluppo tecnologico e scientifico, egoismo, e di tutti i grandi mali tra cui l'ignoranza e l'esaltazione che affliggono sempre di più la "mente" umana. E poi c'è, soprattutto, la stupidità di coloro che hanno in mano il potere del mondo, una stupidità che non consente di intravedere, ancora adesso, tutti i segni premonitori che la stessa natura ci elargisce, benignamente, sia in economia che a livello ambientale, per farci riflettere e porre freno ad un destino che diventerà, prima o poi, irreversibile.

Tobia Costagliola

Ravenna, 7 marzo 2019

Max Sirena a Genova, parliamo di vele e scafi

INCONTRO CON UNO SKIPPER ANOMALO MA CONSONO AL MARE

di Flavio Scopinich

Oggi pomeriggio 7 marzo, poco prima delle 18:00 all'uscita dal Nautico (di mio figlio Furio), ho notato una moltitudine di persone, che si dirigeva all'interno del Museo Galata, dove avevo assistito l'anno scorso, alla presentazione dell'Impresa di SOLDINI.

Oggi c'era in programma, un incontro con Max SIRENA, lo skipper della nuova sfida di "Luna Rossa" all'America's Cup; sfida che si terrà nelle acque antistanti Auckland in Nuova Zelanda nel 2021.

Incontro interessante, ma non quanto l'uomo MAX SIRENA; una persona senza fronzoli, che va dritto al sodo, che non si cura del "Political Correct", anche a costo di sembrare sgarbato e/o fuori dalle righe, e comunque dotato di una conoscenza del mondo della vela, che definire completa ed esaustiva sembra persino riduttivo.

Il primo (e forse l'unico) velista italiano ad avere vinto 2 Coppa America (anche se su barche non italiane), avere partecipato a ben 7 edizioni della Coppa America, ed avere masticato Acqua salata, scotte e vele dall'età di 8 anni.

Capace, a fronte di una grande e poliedrica esperienza, di potere controbattere, velai, designer, costruttori e uomini del crew (gente solitamente pluri-medagliata alle olimpiadi).

La conferenza è iniziata con un filmato di presentazione di Max che in sottofondo, racconta e spiega in modo e conciso, che non vuole partecipare alla sfida come esercizio per fare esperienza in vista di future edizioni, ma vuole fare la sfida per vincerla.

Poi illustra, parlando a ruota libera, dei vari aspetti correlati alla partecipazione alla Coppa America, e le sostanziali differenze con il mondo "normale" delle regate. Senza dimenticare di precisare che una buona preparazione è alla base di qualsiasi successo, ma l'imponderabilità delle condizioni meteo può favorire il concorrente sfavorito, e mortificare il favorito come già successo in passato, dove barche costruite e progettate per avere un rendimento massimo con un vento con velocità 10 (m/s.), ma essendo costrette a regatare con un vento di velocità superiore con 14/15 (m/s), sono incorse in una serie di rotture ed avarie meccaniche che hanno dato la vittoria alla barca avversaria che era partita sfavorita.

L'incontro interrotto nuovamente da un filmato della saga delle varie "Luna Rossa" con base Punta Ala, per chiudere con l'ultimo modello in gestazione, un mono scafo, equipaggiato con 3 Hydrofoil, di cui i 2 laterali (uno per lato) sono incernierati allo scafo, per consentire alla imbarcazione di navigare di bolina su solo 2 di essi usando il rimanente laterale come stabilizzatore e contrappeso.

Un excursus sulla sua vita personale, ha fatto scoprire un Max Sirena, estremamente vivace ai limiti dello scapestrato, audace, poco incline alla disciplina e le regole, che lo hanno portato da bambino alla vela recuperando una vecchia deriva abbandonata, per passare poi al windsurf, per poi tornare definitivamente alla vela classica, senza fargli dimenticare i trascorsi in veleria oppure i suoi maestri che gli hanno insegnato sia la tecnica delle varie attrezzature sia ad acquisire la mentalità necessaria per competere e vincere ad alto livello.

Un'altro filmato, con dei rendering animati, ha illustrato le linee guida della nuova imbarcazione, anche se Max si è affrettato ad informare che il vero prototipo che verrà costruito in un cantiere sul lago di Garda, differirà in maniera abbastanza sostanziale, da quello rappresentato nel filmato.

L'ultima parte della presentazione, verteva sulla parte della vita privata di Max, dove venivano narrate alcuni episodi della sua vita privata, per fare capire quale sia l'impegno e sacrificio richiesto dallo skipper manager ma anche da parte dei famigliari, che lo seguono in giro per il mondo,; ovvero condurre un tipo di vita a volte fuori dalle righe della normalità, e della consuetudine.

Un dibattito con il pubblico, ha concluso la bella ed interessante serata, con domande: tecniche relative allo studio della idrodinamica dello scafo e delle pinne e della aerodinamica delle vele; sociali sul eventuale utilizzo di donne in questo tipo di competizioni, oppure sul personale (di Max) pensiero sulle nuove forme delle barche che per seguire prestazioni elevatissime (si parla di 50 nodi a vela), devono stravolgere quello che è il normale e canonico design ed utilizzo di una normale barca a Vela.

Flavio Scopinich

Casa Ge:010.69.82.419

Mob. 1 :389.046.16.01

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DAL VANGELO SECONDO GIOVANNI 8, 1-11

Una pagina, come tutte quelle del Vangelo, carica di insegnamenti da cui attingere e su cui riflettere attentamente. (Ed. "Pio Istituto San Gaetano" - Vicenza. Imprimatur il 19 novembre 1976.)

Gesù si avviò allora verso il Monte degli Ulivi, ma all'alba si recò di nuovo nel tempio e tutto il popolo lo seguì ed egli, sedutosi, li ammaestrava. Allora gli scribi ed i farisei gli conducono una donna sorpresa in adulterio e, postala nel mezzo, gli dicono: "Maestro questa donna è stata sorpresa in flagrante adulterio. Ora Mosè nella Legge ci ha comandato di lapidare donne come questa. Tu che ne dici?" Questo dicevano per metterlo alla prova e per avere di che accusarlo.* Ma Gesù, chinatosi, si mise a scrivere col dito per terra e, siccome insistevano nell'interrogarlo, disse loro: "Chi è senza peccato scagli per primo la pietra contro di lei" e chinatosi di nuovo scriveva per terra. Ma quelli, udito ciò, se ne andarono uno per uno, cominciando dai più anziani fino agli ultimi. Allora Gesù, alzandosi, le disse: "Donna dove sono? Nessuno ti ha condannata?" Ed ella rispose: "Nessuno, Signore" E Gesù le disse: "Neanch'io ti condanno: va' e d'ora in poi non peccare più"

**Gli scribi e i farisei chiamavano “popolo della terra” la gente semplice, non istruita e non così attenta alla Legge. Qui Gesù fa della gente semplice un simbolo, essendo evidentemente più vicina, nella sua semplicità, ad una nuova legge che sarà connotata dai concetti di comprensione, di compassione, di perdono, di fratellanza. (ndr)*

fine