

36 DL NEWS 2018 VOLXI

DL NEWS comunicazioni

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 27 ottobre 2018

Nuova disciplina Privacy

Ai sensi dell'art.13 , Regolamento Europeo 679/2016 (c.d. GDPR) in vigore dal 25 maggio 2018, noi non trattiamo i dati cui questo foglio telematico è rivolto , né siamo in grado di farlo, né possiamo rispondere se il nostro foglio viene inoltrato a terzi che non desiderano riceverlo.

Chi non desidera ricevere questo nostro foglio cortesemente ce lo comunichi, e noi provvederemo a cancellarlo .

Assemblea Pubblica Confitarma, Confederazione Italiana Armatori , mercoledì 31 ottobre a Roma all'Auditorium della Tecnica, Viale Tupini 65, ore 10 . D'Amico Società di Navigazione rientra in Confitarma

PREMIO SAN GIORGIO, NEL RICORDO DI INDIMENTICABILI INSEGNANTI E SPRONE PER I GIOVANI STUDENTI E DIPLOMATI PER LA CARRIERA DEL MARE

Il 20 ottobre si è svolto il Premio San Giorgio con il patrocinio di Autorità Portuale di Genova e della Federazione del Mare Unica manifestazione a Genova che riunisce tutti gli enti e le istituzioni in una giornata di condivisione di valori scuola e lavoro nella Sala delle Compere gremita all'inverosimile. Per vedere le immagini salienti della cerimonia collegarsi con TheMeditelgraph.

Una manifestazione, una rassegna che si svolge ogni anno dal 1967 e che il 20 ottobre 2018 ha allargato la partecipazione dal Collegio Capitani marittimi insieme alla Confitarma e il Rina, quest'anno, all' Ordine degli Ingegneri in sieme all'Accademia di Marina Mercantile nella sede storica e prestigiosa di Palazzo San Giorgio. E inoltre la incisiva presenza dell'Associazione ex allievi e docenti del Nautico di Genova presieduta da Francesco Boero. La manifestazione è stata condotta dal D.M. Roberto Penna e dal presidente del Collegio com.te Giovanni Lettich. Premiati con targa e assegno i migliori diplomati dell'anno scolastico (anche in base al curriculum scolastico) 2017/18 di coperta, macchina,costruttori, logistica nel nome e ricordo di professori come Attilio Traversa , del preside Guglielmo Levi, del preside Aldo Marletta. Borse di studio agli studenti meritevoli . Venti targhe, venti interventi, borse di studio e interventi, una rassegna di uomini e ragazzi . Un premio speciale è stato

assegnato all'ing. Franco Porcellacchia della Carnival, mentre la direttrice dell'Accademia Daniela Fara, dopo la consegna di targhe ai migliori allievi della sua scuola, ha inquadrato lo svolgimento in atto in Capitaneria a Genova degli esami che comprendono contestualmente anche il titolo professionale, sottolineando la figura dell'amm. Raimondo Pollastrini. Decio Lucano ha invece raccontato come è nato il premio ideato insieme all'armatore Alberto Cameli nel 1967, amico e compagno di scuola che purtroppo è morto quest'anno. (DL)

-

DA GIANNA CAMALICH /Osservatorio sul lavoro marittimo

QUANTI CONOSCONO CHE COSA SUCCEDA DOPO IL DIPLOMA NAUTICO ?

Caro Decio, come stai? Come è andato il Premio San Giorgio?

Quali problematiche e/o novità sono emerse?

Io, al momento mi sto occupando dei corsi obbligatori per i marittimi che devono diventare primi ufficiali di coperta (Decreto 25 luglio 2016). E la cosa NON è facile. All'art. 6, comma 2, lettera f) si trovano i corsi obbligatori che il marittimo deve possedere.....

Tra l'altro è indicato il corso ECDIS (corso che il marittimo ha già fatto quando è diventato terzo ufficiale).....

Gli altri corsi indicati sono: l'ARPA SAR e il MEDICAL CARE, mentre non si parla del LEADERSHIP MANAGERIALE che invece è obbligatorio..... qui le cose non sono ben chiare.....

Al di là di questo problema, che sarebbe comunque da chiarire, per i marittimi del nord si presenta un'altra difficoltà, ossia gli enti nei quali poter effettuare i corsi previsti.

A Genova sono presenti ben quattro centri riconosciuti dal MIT: l'Ente Radar, il CMA (che attualmente sta "inglobando" la LITAV di La Spezia) e, per la parte medica, abbiamo il SIMAV (Centro di servizio di Ateneo di simulazione e formazione avanzata dell'Università degli Studi di Genova) e l'Ospedale Galliera.

La buona notizia per i marittimi del Nord Italia è che possono così trovare una valida alternativa ai numerosissimi centri del Sud Italia che però continuano a detenere il primato dei corsi svolti anche perché (e non si sa come) riescono a far partire corsi con un solo partecipante..... mentre i centri di addestramento del Nord sono costretti a non far partire i corsi se non hanno almeno 6-7 partecipanti. E' sicuramente un problema di costi (struttura, docenti, materiale didattico...) che, evidentemente al Sud NON hanno.....

Qui di seguito ti riporto stralcio dei decreti che parlano dei suddetti corsi, i quali parlano solo di numero massimo, ma NON di minimo, mentre invece quello delle certificazioni sanitarie parla addirittura del numero minimo di 10 partecipanti e ti assicuro che NON è per niente facile trovare 10 marittimi che siano in situazione di sbarco nello stesso periodo e che non abbiano altre incombenze da assolvere .

Tieni presente, infatti, che i marittimi di Carnival, per esempio, devono andare spesso nel centro di addestramento di Almere minimo per 15 giorni..... e sempre durante il loro periodo di VACATION che quindi si trasforma da periodo di "riposo" (dopo minimo 4 mesi di imbarco) a periodo di studio e di burocrazia (consolato, Capitaneria, rinnovo certificati, corsi secondo la normativa italiana)

DECRETO 9 MARZO 2016 Istituzione del corso di formazione «Uso della Leadership delle Capacità Manageriali». (Decreto n. 229/2016).

2. Al corso possono essere ammessi marittimi in numero non superiore a 20

DECRETO 7 agosto 2001.

Istituzione del corso di addestramento radar A.R.P.A. - Bridge Teamwork - ricerca e salvataggio.

1. Ad ogni corso possono partecipare marittimi in numero non superiore a diciotto, anche provenienti da Stati esteri.

DECRETO 16 GIUGNO 2016 ART. 7 COMMA 2

...un numero di partecipanti compreso tra dieci e venticinque allievi, per il conseguimento del certificato «First Aid», e tra dieci e quindici allievi per il conseguimento del certificato «Medical Care».

Insomma, mi viene da dire: **POVERI MARITTIMI**, che non riescono neanche a godersi le ferie, che non riescono neanche ad avere un periodo di meritato riposo, in quanto sono **SEMPRE** costretti a rincorrere corsi e refresh in giro per l'Italia.....

Detto tra noi, mi piacerebbe sapere perché il centro IMAT di Napoli ha la leadership, obbligando la maggior parte dei marittimi italiani a formarsi presso di loro che effettivamente sono diventati una garanzia per lo svolgimento dei corsi (rispettano sempre il calendario pubblicato) e per i prezzi proposti... e qui si apre una nuova problematica che riguarda appunto l'aspetto economico: perché esiste questa diversità di prezzi davanti alla stessa tipologia di corso ?

Faccio un esempio: il corso ARPA SAR dell'Ente Radar costa 850€ contro i 540€ dell'IMAT!

Perché il MIT non interviene sia sull'aspetto economico che su quello organizzativo?

Se il MIT è uscito con i Decreti che stabiliscono l'obbligatorietà di certi corsi, secondo il mio modesto parere, avrebbe dovuto prevedere anche una calendarizzazione annuale e garantire comunque, indipendentemente dagli iscritti, la partenza dei corsi, in modo tale che ogni marittimo avrebbe potuto gestire la frequenza ai corsi al momento dello sbarco.

Basterebbe organizzare una sessione invernale, una primaverile, una estiva e una autunnale per ogni corso e ogni marittimo sarebbe in grado di trovare la "finestra" giusta per lui!!!!

Sperando di non averti fatto venire il mal di testa, e sperando anche di essere riuscita a farti capire il disagio enorme che vivono i nostri marittimi, per ora ti lascio con la promessa di altri aggiornamenti in merito.

Gianna Camalich

SINISTRI: LE IMPLICAZIONI DEL TRASPORTO CONTAINERIZZATO

Fondamentale è l'identificazione della figura dello Shipper

GENOVA. Gigantismo navale e sue implicazioni, sia a livello tecnico, normativo e assicurativo e non ultimo per la sicurezza, con specifica attenzione al settore del trasporto containerizzato sono stati fra gli argomenti trattati durante la seconda parte del Convegno Tecnico di Siat, società leader nelle Assicurazioni Trasporti, giunto alla sua seconda edizione e che si è svolto lo scorso 18 ottobre, presso l'Auditorium dell'Acquario di Genova.

E' sotto gli occhi di tutti, che stiamo assistendo da vent'anni ad oggi ad un progressivo aumento delle dimensioni delle navi portacontenitori, questo per ottimizzare i costi del trasporto da parte dei grossi vettori internazionali, e sia per creare, più in generale, quelle economie di scala di cui si parlava già in passato, quando la dimensione massima di queste unità era rappresentata da 4,5/5 k teu, ma che ora è arrivata a produrre navi 19 k teu (MSC Oscar), e anche più.

Per l'Ing. Dino Ettore Cervetto, del RINA, simili numeri, si aumentano la capacità di stiva, ma portano inevitabilmente alla necessità che i contenitori vengano correttamente rizzati, operazione non semplice nonostante l'ausilio di appositi software, anche considerando i ristretti tempi richiesti da un punto di vista economico per svolgere queste manovre. Inoltre, secondo gli ultimi dati in possesso, un'altra criticità che si sta sovrapponendo a un eventuale collasso strutturale dovuto a un sovraccarico della nave, è quello degli incendi (fra i peggiori disastri navali si annovera un 64% dovuti a incendio esplosione, contro un 36% di danni strutturali). Ed è proprio in caso d'incendio, che queste navi possono rivelare tutta la loro pericolosità, in quanto con gli attuali equipaggi, ridotti a un massimo di 15 unità, e forse meno, fronteggiare tempestivamente tale evento, si rivela arduo. A tal proposito le modifiche alla Convenzione SOLAS Chapter II-2/10, prevedono per prevenire questo rischio, per le navi costruite dopo il 2016, compartimenti antincendio sul ponte e lance manuali per raggiungere un container con un getto d'acqua, oltre a omologhi compartimenti sotto coperta.

Ma la grande novità della riforma SOLAS ha riguardato l'entrata in vigore della c.d. VGM (Verify Gross Mass), di cui ha brevemente dissertato l'Avv. Guglielmo Camera, Studio Legale Camera Vernetti, e a cui ci si è arrivati soprattutto dopo i clamorosi eventi del MSC NAPOLI e MOL CONFORT, quando una "misdeclaration" del carico era stata la causa di simili sinistri e aveva sensibilizzato l'IMO a rivedere l'intera normativa.

Fondamentale è l'identificazione della figura dello Shipper, spesso di non facile lettura fra la documentazione del trasporto, e che ha la responsabilità di ottenere e documentare la VGM alla Compagnia di Navigazione, anche quando deleghi un suo rappresentante a tal fine. Tale importantissimo dato, senza il quale il Comandante della nave non è tenuto a provvedere al carico del

contenitore, avviene nella sostanza attraverso il c.d. modulo di pesatura, oppure con la Certificazione della domanda svolta dalla competente Capitaneria di Porto, e pertanto una non veritiera dichiarazione costituisce un falso in atto pubblico, con tutte le conseguenze sia da un punto di vista giuridico, sia per quanto riguarda il sottostante contratto assicurativo delle merci stivate.

Infatti, secondo il clausolario più comune vigente nei contratti di assicurazione trasporto di merci, cioè le ICC (Istitute Cargo Clauses) A ed. 2009, la copertura non opera tra l'altro, in caso di dichiarazione mendace dell'assicurato. Nello specifico dell'argomento, insieme alla recente posizione presa in materia durante l'ultima edizione dello IUMI (Int'l Union of Marine Insurance), sui rischi del trasporto containerizzato ha relazionato Elisabetta Capurro, Chief Cargo Underwriter di Siat, che dall'alto della sua esperienza, non ha potuto altro che puntare l'attenzione sul fatto che con un costante aumento della capacità di stiva, inevitabilmente aumenta il rischio che in caso di incendio gran parte della merce venga danneggiata per le ragioni sopra esposte, e che una singola nave ULCV (Ultra large container vessel) potrebbe nel suo insieme causare oltre un miliardo di dollari di perdita. Altro grave problematica per gli assicuratori è data dalle dichiarazioni insufficienti, soprattutto la non corretta segnalazione di merci pericolose sono tra le cause più comuni degli incendi sulle navi portacontenitori (circa un terzo), con addirittura un 20% di contenitori carichi che sarebbero "misdeclared". Le ragioni di tutto questo? Principalmente, per evitare i maggiori controlli a cui sono sottoposte queste tipologie di merci, e quindi evitare perdite di tempo nella catena del trasporto. Quindi, alla luce di queste ulteriori analisi e considerazioni, è sempre aperto il dibattito se poi in effetti questa sfrenata corsa al gigantismo navale porti per tutti dei benefici in termini economici.

LC

NEWS DAL PROPELLER CLUB

"Navigare i mercati/ Conoscere il mare"

Di concerto con Navimeteo, ben noto servizio di assistenza meteo-marino operativo su tutte le rotte, il Propeller Club genovese ha organizzato un incontro pomeridiano in cui saremo ospiti della Banca D'Italia - Sede di Genova - che ringraziamo sentitamente per la disponibilità - per il giorno 30 ottobre 2018 sul tema "Navigare i mercati / Conoscere il mare"

Questo nostro nuovo appuntamento, invero un po' singolare, prende spunto dal titolo di un recente volume pubblicato dall' Associazione Italiana Private Banking (AIPB) in collaborazione con Navimeteo - volume che nasce da un'idea di un esperto bancario e di un operativo del settore marittimo al fine di analizzare le criticità della navigazione nella finanza e in mare ed a cui hanno collaborato Gianfranco Meggiorin, Responsabile di Navimeteo, il Dott. Bruno

Zanaboni, esperto di temi bancari e finanziari ed il Professore Marco Oriani, Ordinario di Economia dell'Università Cattolica di Milano.

L'evento – si terrà presso la Sede Regionale della Banca d'Italia (Via Dante, 2) Ore 16,00/16,30 Incontro partecipanti e registrazione ;Ore 16,30/16,50 Saluto del Direttore della sede di Genova della Banca d'Italia, Dott.ssa Marina Avallone
Presentazione dell'evento: Prof. Avv. Giorgia Boi

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria : propellergenoa@propellerclubs.it – tel. 010 591793 – entro le ore 15,00 di Lunedì 29 Ottobre 2018.

Giorgia Boi

Presidente

Formazione per Ufficiali 4.0

L'Accademia di Marina Mercantile di Genova alla Naples Shipping Week

NAPOLI. La Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ha partecipato alla terza edizione della "Naples Shipping Week", la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare, organizzata dal 24 al 29 settembre a Napoli (tra i principali promotori Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team). La manifestazione, che si alterna annualmente tra Napoli e Genova, ha presentato un'agenda fitta di appuntamenti: una serie di incontri con gli esperti dello shipping sui temi dell'efficienza energetica, governance dei porti, innovazione tecnologica, sicurezza in mare e nuovi mercati.

In rappresentanza di Accademia, sono stati invitati a partecipare all'appuntamento il presidente Eugenio Massolo e il direttore generale Daniela Fara.

Nella Sessione di lavoro su "Shipping Technotrend", presso la Stazione Marittima, è intervenuto il cap. Sandro Stefani, docente di sistemi di controllo automatico navale presso l'Accademia. Il tema del suo interessante contributo: "Rischi e opportunità per la formazione dei marittimi nella quarta rivoluzione industriale".

"Nello shipping - ha detto Stefani - oggi si parla molto di navi autonome (cioè quelle senza equipaggio a bordo), ma sono una realtà ancora lontana, mentre le navi cosiddette "smart" o "intelligenti", comandate da remoto, esistono e muovono merci e uomini. Quando si parla di "rivoluzione 4.0" si intende l'era della digitalizzazione in cui attualmente si lavora. Se si guarda al passato, infatti, l'industria marittima è segnata da alcune innovazioni rivoluzionarie: la prima quella delle navi a vapore, la seconda quella dei trasporti di massa e la terza quella dei container.

Nostro dovere - ha spiegato Stefani - è quello di gestire al meglio il mutamento epocale dovuto alla digitalizzazione. Dobbiamo accettare che anche i ruoli degli uomini a bordo siano cambiati: non più conduttori, cioè esecutori passivi,

considerato che le informazioni si sono moltiplicate a dismisura e vanno interpretate. Oggi la loro professione si avvicina più a quella di veri e propri manager, in grado di valutare le situazioni e prendere decisioni.

La formazione nei confronti degli Ufficiali deve accogliere queste novità.

Presso l'Accademia - ha proseguito Stefani - si progettano nuovi moduli per migliorare la preparazione tecnica, al fine di corrispondere alle tante richieste di nuove competenze che provengono dal mercato marittimo: basti pensare, ad esempio, alle navi a propulsione ibrida, a quelle che utilizzano il Gas Naturale Liquefatto... sono tutte novità che la tradizionale formazione scolastica non può affrontare da sola. Ma soprattutto l'Accademia si concentra sul potenziamento e lo sviluppo di adeguate "soft skills" ovvero competenze adatte a scegliere come comportarsi al meglio nelle diverse situazioni. La capacità di decisione sarà sempre una prerogativa umana e i futuri ufficiali dovranno essere addestrati in questo. La macchina potrebbe sbagliare o guastarsi, gli uomini dovranno essere sempre in grado di riportare la nave in porto, anche manualmente."

L'APPUNTAMENTO CON FRANCESCO PITTALUGA

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

Con Tintoretto e Tiziano sulle rotte del Mare Adriatico

“
—

Il Mare Adriatico è sempre stato interessato da linee e collegamenti di cabotaggio fra le sue coste: per limitarci all'epoca moderna e senza scomodare i fasti della Serenissima, dalla fine del Diciannovesimo secolo e per i primi decenni del Ventesimo il grosso di tali traffici era appannaggio delle flotte austro-ungariche e degli armatori triestini. Dopo il passaggio delle terre giuliane all'Italia, sono sempre stati i vari Cosulich, Stuparich, Tripovich, Gerolimich, Martinolich e altri minori che, con le loro flotte che andavano dalle grandi navi adibite alle rotte transoceaniche alle più piccole unità impegnate nei servizi locali, hanno gestito per alcuni decenni del Novecento tali collegamenti. Linee regolari che da Trieste e Venezia si rivolgevano soprattutto verso i tanti porti dell'Istria, della Dalmazia e del Quarnaro e che nel secondo dopoguerra

risentiranno delle mutate situazioni politiche ed economiche che ne condizioneranno e non di poco l'operatività.

Oltre a queste società ve ne sono state altre, attestate negli scali del Medio e Basso Adriatico e dalla storia economica ed operativa non meno interessante. Fra queste la "Linee Marittime dell'Adriatico", molto attiva per oltre un ventennio dopo la fine del secondo conflitto mondiale ma oggi quasi dimenticata.

Le linee marittime dell'Adriatico

Ne vogliamo ripercorrere qui la storia come simbolo e paradigma di tutte le altre che hanno caratterizzato per tanti anni il panorama marittimo di questo mare, importantissimo nel quadro dei collegamenti e della storia politica ed economica del nostro Paese, ma preso a volte in minore considerazione rispetto ai suoi "fratelli" più occidentali che al suo pari cingono le coste della Penisola.

La "Linee Marittime dell'Adriatico" trae le sue origini dal 1954 quando, a seguito degli accordi politici che definirono le zone "A" e "B" dell'allora Territorio Libero di Trieste, la S.A.I.M.-Società Azionaria Industrie Marittime" di Ancona rilevò le convenzioni della disciolta "Società Fiumana di Navigazione" e iniziò ad operare fra Ancona, Venezia, Trieste, Rimini ed i porti di Lussino, Pola, Fiume cui si aggiunsero in seguito Ravenna, Lussimpiccolo, Sebenico, Spalato e Gravosa utilizzando all'inizio vecchio naviglio quali le motonavi "Valmarina" e "Valfiorita" di provenienza britannica e "Lorenzo Marcello" già "Civitavecchia" e prima ancora "Lazzaro Mocenigo" proveniente da "Tirrenia".

Alla fine del decennio si registrò un aumento del traffico passeggeri dovuto a nuovi accordi politici internazionali e ad un rilancio turistico delle località di Istria e Dalmazia: fu allora che il gruppo armatoriale Lolli Ghetti di Genova rilevò l'attività della "S.A.I.M." e nel 1961 cambiò nome alla società che divenne "Linee Marittime dell'Adriatico". Con sede legale in Roma, sede d'esercizio ad Ancona, presidente Antonio Lefebvre d'Ovidio e amministratore delegato l'ingegner Carlo Lolli Ghetti, la nuova gestione diede il via ad uno sviluppo dell'azienda che portò nel 1962 all'immissione in linea delle due nuove motonavi gemelle "Gentile da Fabriano" e "Andrea Mantegna", di poco più di 2000 tonnellate di stazza, capaci di trasportare più di 150 passeggeri e 14 autovetture. Costruite dai Cantieri Navali Apuania di Marina di Carrara, le due nuove unità riscossero un immediato successo presso la clientela e vennero seguite fra 1966 e 1971 da due navi traghetto di maggior tonnellaggio che saranno la "Jacopo Tintoretto" e la "Tiziano". Costruite anch'esse dai cantieri di Marina di Carrara, erano lunghe circa 100 metri e stazzavano rispettivamente quasi 4500 la prima e 3500 tonnellate la seconda. Propulse da motori FIAT da 5.884 kW, raggiungevano una velocità di 18 nodi. La "Tintoretto" disponeva di 60 cabine multiple per 214 passeggeri; altri 200 potevano prendere posto in comode poltrone reclinabili mentre il garage di bordo, cui si accedeva attraverso i portelloni prodiero e poppiero, poteva ospitare fino a 150 automobili. Leggermente più piccola e dalla silhouette più compatta ma ugualmente bella e capiente anche se dotata di minori spazi ponte all'aperto la "Tiziano", con 78 cabine per 308 posti, altri 220 in poltrone reclinabili e garage per 150

autovetture come sulla consorella ma con solo portellone a poppa. Dalla linea filante e moderna, lo scafo bianco e la caratteristica ciminiera affusolata con albero maestro incorporato già presente su “Andrea Mantegna” e “Gentile da Fabriano” e che diventerà per così dire il “trend” di riconoscimento delle navi dell’intera flotta, le due unità permisero l’alienazione del vecchio naviglio precedente, fra cui la veterana “Egadi” della siciliana “SI.RE.NA.” impiegata dal 1964 al 1970 sulle linee per Spalato e Dubrovnik, e diedero agli itinerari della “Linee Marittime dell’Adriatico” un carattere crocieristico che incontrò fin da subito i favori della clientela, oltre ad assicurare veloci e confortevoli collegamenti per tutto l’anno fra Ancona, Pescara e Bari verso gli scali di Zara, Spalato e Dubrovnik. Dagli interni particolarmente curati e confortevoli, disponevano sul Ponte Veranda di una spaziosa sala di soggiorno dotata di bar e divani eleganti cui seguiva sullo stesso ponte verso poppa la sala poltrone, il ristorante self-service ed una parte delle cabine. Sul sovrastante Ponte Lido il bar panoramico che offriva un’ampia vista aperto com’era a centottanta gradi verso prua, altre cabine per i passeggeri, piuttosto piccole ma funzionali e concepite per traversate brevi e sovente della durata di una sola notte, e lo spazioso ponte solarium all’aperto con piscina.

Le due unità operavano in tandem sulle linee plurisettimanali che in pratica le portavano in tutti i principali porti dell’Adriatico: nel 1971 la “Tiziano” venne distratta dai suoi consueti itinerari per effettuare alcuni viaggi fra Ancona e Patrasso in sostituzione del traghetto greco “Heleanna” della “Efthymiadis Lines”, una vecchia petroliera svedese riadattata a nave passeggeri e andata a fuoco nell’agosto di quell’anno causando purtroppo la perdita di 43 vite umane. Fra 1975 e anni immediatamente successivi vi fu un nuovo riassetto dei servizi marittimi di carattere locale: in questa prospettiva ed allo scopo, anche, di razionalizzare le sovvenzioni statali che questi collegamenti necessitavano soprattutto durante i mesi invernali quando inevitabilmente il traffico turistico calava, i collegamenti gestiti fino ad allora dalle “Linee Marittime dell’Adriatico” passarono all’“Adriatica” del gruppo Finmare che, fra 1977 e 1978, dopo la cessione ad altre società di “Andrea Mantegna” e “Gentile da Fabriano”, poté disporre sia della “Jacopo Tintoretto” che della “Tiziano”. I due traghetti assunsero i colori della compagnia veneziana, ebbero le ciminiere ridipinte e adornate del Leone di San Marco tipico di tutte le unità dell’“Adriatica” ma continuarono ad operare fra gli stessi porti che scalavano in precedenza. Nel 1983 la “Jacopo Tintoretto” divenne semplicemente “Tintoretto” e lo scafo delle due unità, da bianco che era, fu ridipinto nel classico color ocra tipico delle navi da carico e dei traghetti della nuova società armatrice. Fino all’arrivo delle nuove “Palladio”, “Sansovino” e “Laurana”, “Tintoretto” e “Tiziano” furono, assieme ad “Appia” e “Tiepolo” (ex “Canguro Bianco”) le unità di punta dei collegamenti fra le coste italiane dell’Adriatico ed i porti della ex-Jugoslavia, della Grecia e del Mediterraneo Orientale, unitamente ai vari “Espressi” (“Ravenna”, “Venezia”, “Grecia”, “Egitto”, etc.) di provenienza ex-flotte Magliveras che progressivamente si sposteranno dal Tirreno a questo mare,

andando a sostituire anche le belle navi passeggeri convenzionali che l' "Adriatica" aveva alienato negli anni precedenti.

"Tintoretto" e "Tiziano" opereranno ancora per qualche anno soprattutto nei collegamenti eminentemente turistici che collegavano in estate Rimini e la Romagna con le corrispondenti coste della prospiciente sponda adriatica, finché nel 1988 i destini delle due unità si divideranno.

Il destino delle due navi fino al nostro tempo

Dopo un periodo di noleggio alla "Tirrenia" sulla tratta Napoli-Cagliari, la "Tintoretto" sarà venduta alla napoletana "Marisud" che la adibirà ai collegamenti fra lo scalo partenopeo, Olbia in Sardegna e Palermo in Sicilia fino al 1990, quando seguirà la sorte di tanti nostri traghetti e passerà nel Mar Rosso come "El Salam 93" per il grande consorzio egiziano-saudita "El Salam" in cui di lì a pochi anni confluiranno anche alcuni traghetti della serie "Poeti" della "Tirrenia" già ricordati in questa rassegna. Nel 1996 passerà ad una compagnia turca e collegherà Trabzon, l'antica Trebisonda, con Sochi nel Mar Nero come "Gurgen 2" ma nel 2000 prenderà fuoco e affonderà su un basso fondale appena fuori del porto capolinea turco. Rimessa a galla nel 2002 e constatata l'impossibilità di un ripristino, verrà trainata ad Aliaga ed ivi demolita. Si conclude così in modo inglorioso la carriera di una nave che, seppur di dimensioni modeste, veniva giudicata stupenda da chi vi viaggiava durante i suoi anni in Adriatico e considerata molto funzionale e maneggevole da tutto il suo equipaggio.

Rimasta in "Adriatica" fino al 1993 e adibita negli ultimi anni principalmente ai collegamenti notturni fra Ancona, Pescara e Spalato, la "Tiziano", che nel corso di una delle sue ultime ristrutturazioni forse proprio a ragione di quest'ultimo impiego era stata privata della piscina presente a bordo sul ponte lido di poppavia ricavando così ulteriore spazio sottostante per la sala poltrone, rimarrà successivamente in quelle acque ma con i colori della "Jadrolinija" ed il nuovo nome di "Ivan Zajc". Adibita saltuariamente a minicrociere lungo le coste croate e dalmate, lascerà il suo Adriatico nel 2009 quando, a seguito della vendita alla società turca "Ziganoy Sg. Inc.", sarà ribattezzata "Besyldiz" e, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per la consorella "Tintoretto", opererà per poco più di un anno nel Mar Nero. A fine 2010 passerà alla compagnia di stato della Guinea Equatoriale "Maurico Ltd." che, col nome di "Asaba 2", pare la impieghi a tutt'oggi fra la capitale Malabo, sull'isola di Bioko già Fernando Poo, e il porto di Bata e altri minori sulla parte continentale della stessa Guinea Equatoriale nonché saltuariamente nei collegamenti con le più lontane isole di Annobon, Sao Tomè e Principe ed i porti degli attigui stati di Gabon e Camerun.. Data l'area geografica in cui la nave si trova oggi, non abbiamo notizie recenti sul suo stato operativo: risulta comunque ancora in discreta efficienza anche se la mancanza di una adeguata manutenzione ne inficia la regolarità operativa e l'affidabilità commerciale. Resta però l'ultima testimonianza di tutta una serie di unità medio-piccole che per tanti anni hanno collegato i nostri porti dell'Adriatico con quelli delle attuali Croazia, Slovenia e

altre entità nazionali di quella ex Jugoslavia le cui società di navigazione hanno oggi praticamente preso il posto delle nostre compagnie su quelli stessi collegamenti dove un tempo esse predominavamo con navi dalle dimensioni contenute ma affidabili e confortevoli quali, appunto, “Jacopo Tintoretto” e “Tiziano”, navi italiane che issavano a poppa il nostro tricolore e lo portavano con orgoglio anche laddove, in determinati momenti storici e a causa delle vicende politiche che tutti più o meno sappiamo, non sempre era ben accetto. E ciò al di là del valore operativo e vitale dei collegamenti che esse esercivano fra le due sponde del Mare Adriatico e le comunità che vi si affacciano.

Francesco Pittaluga

Genova, 16 ottobre 2018

Ingegnere aeronautico -Console Associazione “A Compagna” Genova
Storico aero-navale

o*o*o*o*o*o*o*o*

Etica e responsabilità sociale nelle aziende (shipping incluso) / La caduta dei principi di Tobia Costagliola

Introduzione

Ho da sempre avuto una grande rispetto e una particolare attrazione per Albert Schweitzer , premio Nobel per la pace nel 1952, teologo, filosofo, medico, musicologo, uno dei maggiori organisti , all’età di 40 anni va nel Gabon , lasciando carriera e lavori, fondando l’ospedale di Lambarenè per i lebbrosi.

Nel suo libro famoso I grandi pensatori dell’India S. si rivolge all’India perché come scrive “qualsiasi pensiero filosofico debba prendere le mosse dal grande problema dell’unione spirituale dell’uomo con l’Universo. La mia attenzione si è rivolta al pensiero dell’India , perché esso si è occupato di questo problema prima che di ogni altro, e perché è, per sua intrinseca natura mistico. Si aggiunga che ho sempre provato una simpatia particolare per l’etica indiana in quanto non si preoccupa delle relazioni dell’uomo con il proprio simile e con la società soltanto , ma anche del suo atteggiamento con tutte le sue creature...La filosofia , dell’Europa come dell’India, si trova di fronte a due problemi fondamentali: quello dell’atteggiamento affermativo o negativo di fronte alla vita ed al mondo, e quello dell’etica....Tengo a rendere conto dell’uso che faccio della parola etica. E’ necessario distinguere , in filosofia, tra la morale , che comporta le nozioni del bene e del male quali si trovano nella tradizione , e l’etica che è la morale che cerca la propria ragion d’essere nel pensiero....”

L’attività etica è la sola che permetta di entrare in rapporto con lo Spirito universale...,per comprenderlo bisogna partire dall’etica completa. Il principio fondamentale dell’etica è il rispetto della vita... “

Nell'ultimo libro di Vittorino Andreoli Homo Stupidus Stupidus , L'agonia di una civiltà, il grande psichiatra pone la questione ETICA alla base della crisi della società moderna, citando anche Karl Marx e Friedrich Engels , le società industriali del '700- 800 che hanno portato anche nel Novecento il capitale come valore dei mezzi di produzione a cui oggi bisogna aggiungere banche e finanza . Il nostro Tobia Costagliola percorre una rotta che parte da Robert Owen , un altro grande, antesignano dell'etica nella fabbrica , nei rapporti di welfare, dagli anni 700/800.

Come un precursore fu Adriano Olivetti, negli anni '50 . Ecco , per concludere questa premessa, il ruolo del manager nelle aziende, quello che capisce o non capisce e fa danni, fino ad arrivare alla svolta negli anni '70 , al ruolo nella fattispecie marinara dello shipmanager che con l'applicazione del codice ISM Internationa Ship Management dal 1998 al 2002 si moltiplica e surroga la figura dell'armatore , vero shipman ai fini del codice ISM , individuato dall'annex IX della Solas . Introdotto anche nella MLC , Maritime Labour Convention (2006) e che la Bimco shipman 2009 ha stabilito in un contratto formulario per la gestione navale. Oggi tra queste figure in un mondo dello shipping dinamico un ruolo enorme assumono i P&I Protecting Indemnty Club, come il colosso Skud che chiedono agli shipmanager una maggiore verifica degli equipaggi a fronte di sinistri in mare che sono causati spesso dalla impreparazione del personale di bordo. Un caro amico recentemente mi ha inviato alcune lettere che diffondeva agli amici e colleghi della gestione operativa cui faceva capo, anni 2006/2007 dove sottolineava la necessità di governare il consenso, ambire al rispetto del lavoro, al miglioramento delle relazione pubbliche..... (DL)

MORALE ED ETICA DA ARISTOTELE

Il termine "Etica" fu introdotto nel linguaggio filosofico da Aristotele ad indicare quella parte della filosofia che studia la condotta dell'uomo, i criteri in base ai quali si valutano i comportamenti e le scelte. La filosofia non si è limitata a descrivere la condotta morale e i valori che la orientano, sebbene spesso abbia sostenuto di proporsi solo questo compito : essa ha anche inteso fornire indicazione su quali criteri e valori devono essere rispettati da chi agisce.

Una distinzione che vale come criterio di orientamento è quella tra moralità (morale) ed eticità (etica). Essa è stata introdotta da Hegel, per il quale moralità indica l'aspetto soggettivo della condotta, (per es. l'intenzione del soggetto, la sua disposizione interiore) mentre eticità indica l'insieme dei valori morali effettivamente realizzati nella storia (per Hegel, forme dell'eticità sono istituzioni come la famiglia, la società civile, lo Stato). Si può dire che la riflessione della filosofia sui problemi etici si sviluppa soprattutto nei momenti di crisi dell'eticità (in senso hegeliano), quando la compattezza e continuità di un mondo di valori si incrina, le norme che parevano ovvie vengono messe in discussione e non funzionano più i consueti criteri di legittimazione, i principi riconosciuti per stabilire ciò che è bene e ciò che è male. Dette riflessioni cominciano ad assumere un valore determinante soprattutto a partire dal tardo

‘700, con la nascita dell’Illuminismo che si propone, con la lotta contro le tenebre dell’ignoranza, a garanzia del progresso e della emancipazione umana. Lo sviluppo della tecnica e dell’industria, l’aumento della ricchezza, il diffondersi della cultura, vengono considerati strumenti di felicità e di miglioramento per il genere umano. Alla prospettiva illuministica è spesso collegata l’idea che l’ignoranza e la superstizione siano diffuse e mantenute nel popolo da chi detiene il potere per dominare le coscienze e tenere soggiogati i sudditi. L’emancipazione intellettuale diviene così anche emancipazione politica. Le vicende storiche che seguirono tra rivoluzioni, guerre, rivoluzione industriale, progresso della tecnica e delle scienze ed il coinvolgimento sociale, politico ed economico hanno gradualmente contribuito al consolidamento di quell’idea utopistica che il progresso deve contribuire al benessere non solo del capitalismo industriale che lo ha generato ma anche e, soprattutto, al benessere ed emancipazione della società. Di qua nasce la necessità di una condotta etica che, pur scaturendo da un mero concetto filosofico ,trovi la sua applicazione concreta nell’impresa, intesa, per l’appunto, come generatrice di quel benessere collettivo sopra citato. Tuttavia, la storia dimostra come la naturale priorità di ogni impresa è quella di produrre profitti le cui ragioni costituiscono, più che spesso, un limite al conseguimento di quel benessere auspicato o promesso.

Etica e responsabilità sociale

Alla luce di tutti gli “epocali” cambiamenti che hanno stravolto gli equilibri economici, sociali e politici, sfociati nell’attuale stato di globalizzazione, la relazione tra etica, economia, impresa e società civile, mette in risalto la crescente importanza della responsabilità sociale delle imprese con tutte le sue criticità. Oggi le criticità più diffuse a livello globale che investono le aziende di terra e di mare sono di carattere sociale ed ambientale. Queste criticità costituiscono il punto di arrivo, con una pessimistica prospettiva di “non ritorno”, di una antropologia sia fisiologica che pragmatica (anticipata già del’700 da Kant e Herder) : quella fisiologica, che studia l’uomo in quanto essere appartenente al mondo della natura; quella pragmatica, che si occupa dell’uomo in quanto distinto e autonomo dalla natura, cioè in quanto essere libero e che ha costruito e costruisce razionalmente e consapevolmente il proprio mondo. Correndo a ruota libera tra i meandri delle teorie dei grandi pensatori che hanno influenzato e continuano a segnare la nostra “civiltà”, non posso fare a meno, a questo proposito, di rievocare un giovane e promettente Carlo Marx che intravedeva, già nella prima metà dell’800, nella progressiva attuazione (presa di coscienza) di tali fenomeni, la prospettiva della storia futura, che si svilupperà come un’antropologizzazione della natura, un totale dominio tecnico e collettivo dell’uomo su di essa.

Ma fu proprio questo dominio tecnico, accentuato dalla rivoluzione industriale, che con l’inevitabile potere della macchina sull’uomo, provocò effetti sconvolgenti sulla vita della classe operaia. Era paradossale ed inconcepibile che proprio quel progresso che faceva avanzare lo sviluppo e l’economia di mercato

avesse come effetto collaterale un decadimento della qualità di vita dei lavoratori. Il concetto di Etica che, seppure fosse stato ben “sviscerato” e dibattuto sia a livello filosofico che sociale, era rimasto, comunque, un principio astratto ed estraneo alle problematiche sopracitate. Era improrogabile e necessario un nuovo e diverso approccio del mondo imprenditoriale nell'affrontare le problematiche sociali ed ambientali.

Equilibrio tra Etica e Profitto : è possibile? Risposte della Storia

Robert Owen , la sua determinante esperienza come operaio e imprenditore

La maggior parte delle imprese, con scarsa lungimiranza, vedevano in quella emergente esigenza di maggiore impegno nella responsabilità sociale, soltanto una grave minaccia per il “profitto” a cui ogni azienda era “naturalmente” votata. Tuttavia, in quel contesto storico, molte aziende cominciarono, su base volontaria, ad avere un approccio che per quei tempi poteva essere definito “filantropico”. Significativo, esemplare e per certi versi ancora attuale, l'esperienza dell'inglese Robert Owen che, nella prima metà dell'800, prima operaio e poi imprenditore, fondò la prima unione sindacale del mondo dedicando tutta la sua vita allo sviluppo del movimento cooperativo operaio inseguendo un modello sociale basato sull'idea e sulla morale. Cito Owen perché, ancora oggi, le sue idee, pur rivelandosi sempre più utopiche di fronte alla prevalenza del profitto e della speculazione che condiziona la crescita e l'economia dell'intera umanità, potrebbero essere in grado di realizzare quell'equilibrio tra etica e impresa, tanto necessario, ma che, nei fatti, viene, ancora disatteso nonostante i guasti economico-sociali continuamente provocati a livello globale.

Robert Owen (1771-1858) esordì come operaio in un cotonificio. A vent'anni era direttore di una filanda a Manchester. A trenta era comproprietario di una fabbrica tessile a New Lanark e la trasformò in un luogo di produzione modello. A cinquanta riuscì a far passare una legge per la limitazione del lavoro di donne e bambini. A sessanta presiedette il congresso di fondazione della prima unione sindacale generale del mondo. Per tutta la vita si dedicò allo sviluppo del movimento cooperativo operaio. Catalogare Owen tra gli utopisti è certamente una forzatura, ma è certo che egli fu l'ultimo ad inseguire un modello sociale basato sull'idea e sulla morale. Negli Stati Uniti fondò una comunità basata sulla produzione e sul consumo sociale (New Harmony, 1826). La caratteristica principale dell'utopismo di Owen fu la prassi. Prima organizzò gli uomini, poi ne trasse degli insegnamenti e volle dare al tutto una veste di teoria sociale. Egli immaginò che qualcosa si poteva e si doveva fare per superare i problemi della società capitalistica. Cercò di mettere insieme delle forze reali che potessero giungere a risultati pratici. Fornì la prova, evidentemente non da solo ma con l'aiuto di elementi presenti nella società inglese dell'epoca, che la società capitalistica poteva essere superata. La sua sconfitta fu infatti dovuta esclusivamente a tre elementi: all'immaturità della situazione; alla lotta che la

società borghese condusse contro di lui; all'impossibilità di legare il movimento sindacale ad un movimento politico rivoluzionario.[...]

Owen capisce benissimo che col plusvalore estorto agli operai si potrebbero superare i problemi dell'indigenza di tutta la popolazione. Sa che è possibile un aumento programmato della produzione agricola e industriale tramite l'utilizzo generalizzato delle macchine. Sa che produzione controllata significa abbondanza e lo sa perché lo ha provato dirigendo una fabbrica di 2.500 operai e offrendo per la prima volta alle loro famiglie un'assistenza sociale. La potenzialità liberatoria che Bacone vedeva nella scienza e nella produzione sociale ancora a venire, per Owen era cosa che si toccava con mano, già realizzata.[...]

Owen era convinto che "l'uomo è un prodotto dell'ambiente e che mutando l'ambiente si può mutare anche l'uomo". A assertore della possibilità di una più equa gestione dell'industria, egli partì come operaio in gioventù, poi divenne direttore di una filanda e, infine, fu imprenditore. Trasformò il suo cotonificio di New Lanark in un'azienda modello, pagando – grazie alla maggiore efficienza tecnica – salari di gran lunga superiori alla media, risanando l'ambiente morale degradato della fabbrica e migliorando le condizioni generali di vita.[...]

Owen rientra nella schiera di quei socialisti che Marx etichetta come "utopisti", ossia quei socialisti che a tavolino fanno progetti di società migliori (appunto utopiche) e poi le presentano ai governanti o agli industriali affinché essi le realizzano; per Marx si tratta di utopia, di un qualcosa di inattuabile, poiché è impossibile convincere chi è al potere: secondo Marx, al contrario, non occorrono utopie da inseguire; bisogna, piuttosto, che la classe operaia imbracci i fucili e abbatta violentemente la classe nemica, che la sfrutta e la tiene schiava.

[...]. Il caso di Owen, però, è diverso, tende a sfuggire dall'utopia e a riversarsi sulla realtà, ad un miglioramento reale delle condizioni operaie: egli riesce a dimostrare che, in qualche modo, è possibile gestire il profitto eliminando gli aspetti più barbarici e duri nei confronti degli operai.[...] L'idea centrale di Owen è che "è possibile plasmare una comunità, o anche il mondo intero, in mille modi diversi, dal migliore al peggiore, dal più ignorante al più illuminato, mediante l'uso di certi mezzi; questi mezzi in buona misura ricadono sotto il dominio, e il controllo di coloro che hanno una influenza sulle relazioni tra gli uomini"[1813, R.Owen]. Owen ritiene infatti che "con una giudiziosa educazione i bambini di qualsiasi classe possono divenire in breve tempo uomini appartenenti a qualsiasi altra classe"[1813,R.Owen]. Ecco allora che già incomincia a incrinarsi un mito consistente nel credere che vi sia una correlazione positiva tra spossessamento delle facoltà intellettuali e rendimento produttivo. [...] "Per evitare questi mali ... ogni bambino riceverà fin dai suoi primi anni di vita una educazione generale che lo preparerà ad adempiere agli scopi propri della società “.

"Istruzione ed educazione vanno concepite come intimamente connesse con le occupazioni offerte dalla comunità” [1813,R.Owen]. Attraverso le varie fasi dell'educazione corrispondenti alle differenti età della vita, si dovrà arrivare a far sì che uomini e donne siano "addestrati ed educati a sapere che cos'è la

società, qual è il modo migliore per produrre, conservare e distribuire la ricchezza"[1836-1844,R.Owen] ."E necessario che sappiano anche come unire queste varie parti nelle dovute proporzioni in modo da formare un nucleo scientifico di società". "E tutti saranno perciò uguali per educazione e condizione e nessuna distinzione artificiale, tranne quella dell'età, sorgerà mai fra loro".

Owen dunque concepisce una società che supera fin dall'infanzia le barriere tra manualità e intellettualità, e si struttura in classi di età a cui corrispondono occupazioni differenti svolte via via da tutti gli individui nel corso della loro esistenza. Ma ciò che è importante cogliere, concludendo questa rapida analisi dello schema "oweniano", è il posto centrale che egli assegna all'istruzione per la Formazione di un "Nuovo Mondo". Istruzione che da una parte è ricchezza produttiva nel senso più lato nel termine (abilità materiale e intellettuale, scoperte scientifiche, ecc.); dall'altra è condizione indispensabile per il superamento dell'antitesi tra lavoro manuale e lavoro intellettuale in quanto universalizza le capacità di comprensione del processo direttivo.[...]

Produttività dell'istruzione :

... Ma per fare accettare le sue proposte anche alla classe industriale a cui egli appartiene, Owen deve basarsi non su criteri umanitari, ma su parametri di profitto: e di produttività. Rivolgendosi ai sovrintendenti delle industrie e a tutti coloro che danno lavoro, egli fa vedere l'importanza, di tener conto anche delle macchine viventi che "possono essere facilmente addestrate e dirette in modo da produrre un notevole aumento dei guadagni pecuniari" [1813, R.Owen] .Riferendosi all'esperienza di New Lanark, Owen dice: "Ho investito molto tempo e capitale in miglioramenti del capitale vivente; e risulta che il tempo e il denaro così impiegati nell'industria di New Lanark, anche ora che questi miglioramenti sono ancora in fase di attuazione e che non si può ottenere che la meta dei loro effetti benefici, rendono più del 50% e in breve produrranno profitti pari al 100% del capitale originariamente investito". Ecco allora che già incomincia a incrinarsi un mito consistente nel credere che vi sia una correlazione positiva tra spossamento delle facoltà intellettuali e rendimento produttivo.

I rischi dell'istruzione per le classi dominanti

Ma che cosa è che cozza contro questo progetto socialmente vantaggioso per la generalità delle persone? Il motivo lo si può ricavare dallo stesso Owen, estendendo ad altri soggetti le critiche che egli rivolge alla Chiesa:

<<I dignitari della Chiesa e i loro fedeli hanno capito che, a meno che non sia posto sotto il controllo diretto e sotto l'amministrazione di persone appartenenti alla Chiesa, un sistema nazionale per l'educazione dei poveri minerebbe rapidamente alla radice non solo i loro errori ma anche quelli di ogni altra istituzione ecclesiastica"[1813,R.Owen]. E, si può aggiungere, svelerebbe anche gli

errori delle attuali leggi che sono state “ poste dai potenti per accrescere la propria autorità, mantenendo gli inferiori in uno stato di soggezione al proprio potere”[1836-1844,R.Owen]. Ed è ancor più facile rendersi conto della giustificata presenza di questi timori nella classe dominante, esaminando più dettagliatamente lo schema di analisi e le proposte di Owen.[...] >> (Cfr Diego Fusaro (giovane saggista e filosofo, molto discusso per la sua frequente presenza nei talk show, che non ho mai visto, ma che apprezzo per il giovanile entusiasmo con cui ha ristudiato il pensiero di Hegel, membro del progetto “Eticonomia”(che coniuga l’etica con l’economia) che si autodefinisce “allievo indipendente di Hegel e Marx, intellettuale dissidente e non allineato, al di là di destra e sinistra”).

Rimarcare criticità di carattere sociale ed ambientale sembra apparentemente limitativo ed insufficiente. Ma bisogna tener conto che entrambe sono strettamente legate al comportamento dell’uomo caratterizzato troppo spesso da un virtuosismo di facciata. La realtà purtroppo rivela quotidianamente come onestà, correttezza, rispetto per la persona umana, rispetto per la natura e l’ambiente, meritocrazia, professionalità, competenza e legalità, che potremmo definire pilastri di una società “quasi perfetta”, vengono sopraffatte dall’egoismo, corruzione, nepotismo, ignoranza, mistificazioni, comportamenti fraudolenti, ossessione di dominio e sopraffazione, sfruttamento, ecc. Tutto ciò nonostante il progresso sociale, le conquiste dei lavoratori dall’800 ad oggi, l’indiscusso ruolo dei sindacati , gradualmente decaduto, svalutato e inadeguato.

Il settore dello Shipping / Gli interventi internazionali

In questa riflessione sulla relazione tra etica ed impresa si può prendere in considerazione, come esempio, uno dei settori produttivi che, pur considerato il precursore della globalizzazione, può essere ritenuto l’espressione più completa delle citate criticità: il settore dello Shipping i cui Stakeholder rappresentano non solo l’intero sistema logistico integrato ma buona parte del sistema economico mondiale.

A tale proposito, riporto qui di seguito una citazione dell’Ing.Ugo Salerno, ad del Rina, durante il convegno su Etica e Shipping organizzato dal Rotary Club di Genova nel lontano 2005 :

<< [...]l’etica non è solo un dovere, ma un’attitudine che aiuta il business... Se lo shipping rappresenta il motore dell’economia mondiale, il 90 per cento delle merci è trasportato via mare, le aziende che si occupano di shipping hanno una responsabilità nei confronti della società e devono mantenere un atteggiamento responsabile nei confronti dello sviluppo del loro business, perché dallo svolgimento della loro attività dipende la maggior parte delle attività che si svolgono sulla terra ferma[...]>>

Dal dopoguerra ad oggi si sono intensificate le iniziative tendenti a regolamentare il vasto mondo dello shipping per quanto concerne la sicurezza della vita umana in mare, la gestione delle risorse umane, rispetto dei diritti umani, l’aspetto giuridico e commerciale dell’attività vettoriale, la difesa dell’ambiente, ecc. Le Nazioni Unite tramite le agenzie ILO,OCSE,IMO, ecc

continuano a svolgere di concerto con la Comunità Europea una costante attività di controllo ed adeguamento alle mutanti esigenze di un settore in continua evoluzione e trasformazione. Si parla di shipping, ma come dianzi spiegato, l'attenzione delle Nazioni Unite, U.E e altri organismi internazionali è volta dettagliatamente ad ogni tipologia di azienda nazionale e transazionale.

Il 31 gennaio 1999, durante il World Economic Forum di Davos, Kofi Annan, Segretario Generale delle Nazioni Unite lanciò il seguente appello a tutti i convenuti :

"Vi invito, individualmente con le vostre imprese e collettivamente attraverso le vostre associazioni di categoria, ad abbracciare, supportare e implementare un insieme di valori chiave nelle aree dei diritti umani, standard del lavoro e pratiche ambientali".

Tale appello aprì un lungo dibattito internazionale che sfociò, nel 2004, nell'emissione di un codice di comportamento chiamato United Nation Global Compact destinato alle imprese multinazionali e transnazionali. L'iniziativa, su base volontaria, è nata per incoraggiare la collaborazione delle aziende di tutto il mondo ad adottare politiche mirate alla creazione di un mercato globale più sostenibile, basato sul rispetto dei diritti umani, dei lavoratori e dell'ambiente e di rafforzare le relazioni fra il mondo delle imprese ed il contesto in cui operano, a vantaggio della comunità globale, prestando particolare attenzione nei confronti delle popolazioni più povere. Forte è il richiamo alla responsabilità sociale dell'impresa e per rendere pubblici i risultati delle azioni intraprese in un contesto di approccio professionale e attraverso un costante impegno verso gli "Stakeholder". Il Global Compact fu inizialmente lanciato con 9 principi. Il 24 giugno 2004, durante il primo Summit " Global Compact Leaders ", Kofi Annan annunciò il decimo principio contro la corruzione secondo la Convenzione delle Nazioni Unite contro la Corruzione adottata nel 2003

Il libro Verde dell'Unione Europea

Seguendo la cronologia degli eventi potrei affermare, dopo circa 20 anni, che l'appello di Kofi Annan fu forse recepito per primo dal Consiglio Europeo di Lisbona che, a sua volta, nel 2000, cominciò a delineare un obiettivo strategico incentrato sul senso di responsabilità sociale per quanto riguarda le prassi già in atto da parte di molte imprese collegate all'istruzione, alla formazione durante la vita lavorativa, organizzazione del lavoro, uguaglianza delle opportunità per tutti, inserimento sociale, sviluppo durevole, ecc,

Nel luglio del 2001 il Consiglio d'Europa, riunito a Bruxelles, emise Il Libro Verde dell'Unione Europea, incentrato soprattutto sulle responsabilità delle imprese nel settore sociale, poichè questa potrebbe recare un contributo positivo all'obiettivo strategico definito a Lisbona : <<...divenire l'economia della conoscenza più competitiva e più dinamica del mondo, capace di una crescita economica sostenibile accompagnata da un miglioramento quantitativo e qualitativo dell'Occupazione e da una maggiore coesione sociale. >> Si tratta di lodevoli propositi volontari di natura etica che sembrano rievocare alcune idee di Owen sui parametri di profitto e produttività in relazione alla necessità di

istruzione, aggiornamento e buone prassi. Ma tutto ciò avviene in un contesto diverso : ieri, per spingere “l’industria” a rinnovarsi e ad assumere una concreta responsabilità sociale, Owen era costretto a basarsi non su criteri umanitari, ma su parametri di profitto e di produttività. Oggi, invece, le imprese investono nel loro avvenire e sperano che il loro impegno volontario contribuirà ad aumentare la loro redditività. Infatti, un numero sempre maggiore di imprese europee promuove strategie di responsabilità sociale in risposta ad una serie di pressioni sociali, ambientali ed economiche. Lo scopo di queste imprese è di inviare un segnale alle varie parti interessate (stakeholder) con le quali hanno rapporti: lavoratori, dipendenti, azionisti, investitori, consumatori, poteri pubblici e ONG. Stralciando il Libro Verde si rileva che, a livello internazionale, attraverso la politica commerciale e la cooperazione allo sviluppo, l’Unione europea s’impegna direttamente in questioni che riguardano il comportamento dei mercati. Un approccio europeo alla responsabilità sociale delle imprese deve dunque essere il riflesso e costituire parte integrante del più ampio quadro nel quale si iscrivono le varie iniziative realizzate dalle organizzazioni internazionali, quali Global Compact delle Nazioni Unite (2004), la Dichiarazione tripartita dell’ILO sulle imprese multinazionali e la politica sociale (1997/2000) o i Principi direttivi dell’OCSE destinati alle imprese multinazionali (2000). Anche se queste iniziative non sono giuridicamente vincolanti, esse sono sostenute, nel caso dei Principi direttivi dell’OCSE, dalla volontà dei governi aderenti di promuovere l’effettiva osservanza di tali principi da parte delle imprese. La Commissione europea si è impegnata a sostenere attivamente questi orientamenti dell’OCSE¹. Il rispetto del nucleo essenziale delle norme dell’ILO (libertà d’associazione, abolizione del lavoro forzato, non-discriminazione ed eliminazione del lavoro infantile, sotto-remunerazione dei marittimi extracomunitari) costituisce un aspetto essenziale della responsabilità sociale delle imprese. Sarebbe comunque opportuno e doveroso rafforzare la vigilanza e il rispetto di queste norme.

Attraverso il Libro, l’Unione propone una serie di modi in cui promuovere la responsabilità sociale delle imprese sia a livello europeo che internazionale, in particolar modo su come sfruttare al meglio le esperienze esistenti, incoraggiando lo sviluppo di prassi innovative, ma soprattutto migliorando la trasparenza e rafforzando l’affidabilità della valutazione e della convalida delle varie iniziative realizzate in Europa. L’approccio promosso da questo documento è basata su partnership più strette in cui tutti gli interessati hanno un ruolo attivo da svolgere.

Numerosi fattori alimentano l’evoluzione verso una Responsabilità Sociale d’Impresa: le nuove preoccupazioni e attese dei cittadini, dei consumatori, delle pubbliche autorità e degli investitori in vista della mondializzazione e delle trasformazioni industriali di grande portata; i criteri sociali che influiscono sempre di più sulle decisioni di investimento degli individui o delle istituzioni, sia in quanto consumatori che in quanto investitori; le inquietudini crescenti suscitate dal deterioramento dell’ambiente provocato dall’attività economica; la

trasparenza arrecata dai mezzi di comunicazione e dalle tecnologie moderne dell'informazione e della comunicazione nell'attività delle imprese.

La miriade di Codici Etici o di Comportamento

Abbondano Direttive Europee e internazionali, ogni azienda si è dotata di un Codice etico o di comportamento. Si parla di Codice Etico come << la "Carta Costituzionale" dell'impresa, ovvero una carta dei diritti e dei doveri morali che definisce la responsabilità etico-sociale di ogni partecipante all'organizzazione imprenditoriale. In pratica, è uno strumento volontario e non vincolante ai sensi di legge che costituisce una dichiarazione di valori di cui una organizzazione si dota. E' un mezzo a disposizione delle imprese per prevenire comportamenti irresponsabili o illeciti da parte di chi opera in nome e per conto dell'azienda (vedasi ad es. rapporto Armatore-Agente Marittimo) perché introduce una definizione chiara ed esplicita delle responsabilità etiche e sociali dei propri dirigenti, quadri, dipendenti e spesso anche fornitori verso i diversi gruppi di Stakeholders e che sostiene la reputazione dell'azienda, in modo da creare fiducia verso l'esterno.>>

Nell'epoca della robotizzazione e del dominio degli algoritmi

Passi da gigante sono stati fatti dall'umanità nella continua attenzione di eliminare o ridurre quei mali evidenziati nell'exkursus storico sopra riportato. Tuttavia sono ancora attuali e, sempre più necessarie, coraggiose azioni coordinate e vincolanti che, dall'esterno e con autorità, sostituiscono definitivamente il comportamento ritenuto falsamente virtuoso, secondo cui le aziende, fatte le dovute eccezioni, si organizzano per mantenere, sempre più, il ruolo di controllori e controllati... Nell'epoca della robotizzazione, dell'intelligenza artificiale e degli algoritmi che tendono a regolare e condizionare il nostro futuro, mentre l'essere umano si sente stupidamente sempre più autosufficiente e potente al punto dal disconoscere, nei fatti, ogni "buona pratica" volta al rispetto del suo prossimo e della natura, è bene che ci si preoccupi e ci si occupi in termini più concreti di questa "Etica" che, da secoli, mentre sembra un'obiettivo ormai raggiunto, riusciamo, col nostro umano agire, a trasformare continuamente in una "utopia".

In un sistema globalizzato in cui, come ai tempi di Owen, si allarga sempre di più il divario tra l'establishment e la collettività, viene meno quella fiducia tanto necessaria che, purtroppo è stata anche tanto disattesa non solo per comportamenti fraudolenti, ma anche da inadeguatezza ed impreparazione del mondo manageriale.

Aziende che pur riconoscendo il valore della competenza e della preparazione dei managers, non riescono a far crescere ed utilizzare le competenze che si creano all'interno, con adeguata integrazione professionale esterna. Aziende che, ritenendo forse troppo onerosa questa pratica, preferiscono rivolgersi al mercato, disposte a remunerare a peso d'oro managers completamente estranei

ma dotati di curricula compiacenti ed autoreferenziali e che poi si dimostrano estremamente pericolosi e inadeguati soltanto quanto è troppo tardi ed i danni sono già causati. Managers che riescono, anche con molta spregiudicatezza, a passare da una azienda all'altra incassando bonus miliardari a dispetto dell'intero sistema. Vedasi, ad esempio quanto accaduto in alcune banche...ma anche nello shipping (fallimento Hanjin e ben noti default nell'armamento italiano di cui abbiamo lungamente scritto). Sono segni evidenti che quell'Etica tanto auspicata rimane sempre lì, a portata di mano ma, allo stesso tempo irraggiungibile...e tale rimarrà, fin quando (fermiamoci a livello Italia) permarranno, egoismo, corruzione, carenza di solidarietà, carenza del senso dello Stato, sottovalutazione dell'istruzione, incompetenza, approssimazione, ignoranza della Storia passata e recente, ecc.

Tobia Costagliola

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

L'EFFETTO MAGNUS NELLA VITA DI TUTTI I GIORNI

Divagazioni tecnico scientifiche di Silvestro Sannino

Caro Decio ho voluto proporti questi richiami perché sei un pensoso e mostri interessi in svariati campi; e poi ci sarebbero i risvolti filosofici da esplorare, per cui ti chiedo scusa per questo "carico di merce spuria" che non so se sia adatto per la tua "carretta." Silvestro Sannino

ROTONAVI E PALLONI AD EFFETTO

Chi ha studiato in un Istituto Nautico qualche tempo addietro ricorda che i testi di Arte Navale riportavano cenni sulle rotonavi, cioè le navi con rotori ad asse verticale che sfruttavano, in presenza di vento, l'effetto Magnus, per avere spinte utili sia in manovra sia in navigazione normale.

L'effetto, studiato dal fisico Heinrich Gustav Magnus (1802-1870), trova una spiegazione razionale semplice, pur se noto ed applicato da tempo nella pratica empirica. Se imprimiamo ad un rotore, immerso in aria in quiete, un moto di rotazione, attorno ad esso si formano dei filetti fluidi uniformi su tutta la superficie rotante. Ma se vi è un moto relativo dell'aria rispetto al rotore (sia che il rotore si muova, sia che si sposti l'aria, ad esempio in presenza di vento) i filetti fluidi prodotti dal rotore si sommano a quelli dell'aria dove i moti sono concordi e si sottraggono nella parte in cui il moto del rotore è contrario a quello dell'aria. Nella zona in cui i moti si sommano si forma una depressione (per il teorema di Bernoulli ndr.); da parte opposta un aumento di pressione e quindi una forza diretta dall'alta alla bassa pressione.

Se ad esempio una nave con due rotori verticali è ormeggiata alla banchina con il lato dritto e ad essi si imprime una rotazione in senso orario, in presenza di vento da prua per l'effetto Magnus si forma una spinta trasversale diretta verso

la banchina; viceversa se si cambia senso di rotazione la spinta risulta verso il largo e si può capire il possibile impiego in manovra. L'effetto Magnus interessa anche i profili alari. Le ali degli aerei, per tale effetto, ricevono una spinta verso l'alto, la famosa portanza, e possono così sollevarsi da terra e quindi volare sotto la spinta dei propulsori a getto o ad elica. Se si pensa che i pesi in gioco sono considerevoli (400/500 passeggeri con i loro bagagli oltre al peso dell'aereo e del fuel) si comprende come le forze prodotte per effetto Magnus siano considerevoli. Gli aerei sono un mezzo primario nella vita attuale e vi sono altre fattispecie importanti che sfruttano l'effetto Magnus come lo studio delle eliche delle navi.

La geometria “calciologa” fatta da postulati sull'ordine dei “pali”

Si è richiamato in precedenza l'influenza del calcio sugli interessi e sull'economia, a livello cosmico, nella vita sociale moderna. Il calcio è oggetto, specie in Italia, di discussioni che vanno dalla geometria passando per la filosofia e per le scienze sociali. La calciologia è un fenomeno ormai immanente, di interesse si può dire cosmico, universale; le donne hanno superato la solitudine domenicale una volta lamentata da Rita Pavone, ora che il calcio è diventato teoria e prassi nella loro scalata esistenziale e sociale. Si potrebbe aggiungere, con un pizzico di ironia, sulla scorta dei dati di Giove-Audience, che esso può sostituire ogni atto pensante e non solo a livello di tifosi. Quando c'è una partita, e questo avviene ormai ogni giorno e spesso più volte al giorno, la moltitudine va in fibrillazione, sospende le proprie attività, comprese quelle parlamentari, e va a posizionarsi davanti al maxischermo TV con commenti profondi sulle strategie, sulle tattiche, sulle psicologie adottate. La geometria euclidea impallidisce nei loro commenti; le geometrie non euclidee, con le curvature e le torsioni spazio-temporali arretrano di fronte alla geometria calciologa fatta da postulati sull'ordine dei pali (delle porte), delle fasce (laterali), su ardite teorie assiomatiche sulla dilatazione e sulla compressione delle geometrie dinamiche delle squadre in campo. Gli allenatori spiegano i motivi delle loro scelte, pensate e sofferte assai più che un'enciclica del Papa, quasi sempre connotate di una nullità di contenuti stupefacente. Le esplosioni gioiose del tifoso-guardone, per un goal della propria squadra, rimbombano per le strade mute e deserte di traffico. Se la squadra vince le sue idee strategiche e tattiche sono state recepite dal “trainer”; se la sua squadra perde, il “mister” non ha capito la mossa dell'avversario, la psicologia del momento, la scelta del sostituto... Poi si parla di tiri di collo, di esterno, di piatto; di palla ad effetto, di palla tagliata, di palla a cucchiaio, di palla aggirante, di palla a rientrare, di palla a palombella etc. etc. I giornalisti sportivi si dimenano per mostrare la loro erudizione storica e citano le foglie morte di Mariolino Corso, gli ultimi cucchiai di Pirlo o di Totti etc. Gianni Brera, eccelso cantore del calcio, citava anche i gol su calcio d'angolo di Stan Mortensen, della classe e longevità sportiva di sir Stanley Matthews che giocò fino ed oltre i 50 anni. Brera fu uno dei pochi poeti dello sport. Descriveva

con inventiva ed eleganza le piroette di Sivori, i guizzi di Garrincha, le ascese aeree di Pelé, le danze di Schiaffino e di Puskas, le folate di Cruyff, le direttive perentorie di Di Stefano o di Backenbauer tutte mitigate, offuscate dalla foga e dall'estro di Maradona, il calciatore più celebre di ogni tempo.

Tutti questi campioni sapevano imprimere al pallone effetti strani, magici, surreali. Molti hanno pensato e pensano che la loro abilità sia un dono trascendente, uno scherzo della natura. Ma si tratta solo dell'effetto Magnus assimilato per via empirica in modo più o meno efficace a seconda dell'abilità e dell'attitudine del soggetto calciante, pur non conoscendo la natura fisica di tale fenomeno. Facciamo un esempio: se il pallone viene indirizzato verso la destra della porta imprimendo ad esso anche una rotazione antioraria, il flusso generato dalla rotazione è concorde a quello dell'aria dal lato della porta mentre è discorde dal lato opposto. Il pallone calciato è quindi soggetto ad una forza normale alla traiettoria e diretta verso la porta; la curva descritta si inclina quindi verso la porta e finisce entro lo specchio di questa anche se inizialmente era destinata apparentemente ad andare fuori. Analogamente se indirizzo il pallone verso l'altro palo ma imprimo ad esso una rotazione in senso orario con l'esterno del piede la sua traiettoria subisce un effetto Magnus a rientrare ed il pallone finisce in rete anche se sembrava inizialmente destinato fuori sulla sinistra di chi calcia. Le rotazioni del pallone possono anche farsi in un piano verticale e si hanno gli effetti dei palloni a palombella che superano le barriere e così via. Le palle ad effetto non sono limitate, come è logico, al gioco del calcio. Anche nel tennis imprimendo rotazioni alle palle si ottengono, per effetto Magnus, traiettorie incurvate e palle tagliate di grande efficacia e spettacolarità. L'australiano Rod Laver era un maestro assoluto e alcune sue giocate con palle tagliate e/o smorzate gelavano avversari e spettatori. Anche il rumeno Ilie Nastase, e poi John Mc Enroe e André Agassi erano maestri nell'inventare traiettorie geniali, impensabili come pure Rafael Nadal mentre altri campioni quali Jimmy Connors, Bjorn Borg, Roger Federer hanno basato i loro punti di forza più sulle doti atletiche. Tutti questi campioni, utilizzando un fenomeno fisico di cui neanche conoscevano la natura, non solo sono stati celebri a livello mondiale ma hanno guadagnato centinaia di milioni di dollari nella loro carriera.

Silvestro Sannino

o*o*o*o*o*o*o*o*o

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Dal Capitolo XXXIX delle "MEMORIES" di Carlo Goldoni
(Venezia 1707 - Parigi 1793)

“Il Lotto, che in Italia si chiama “il lotto di Genova” e a Parigi “la regia lotteria di Francia”, a Venezia non c'era ancora. C'erano però dei ricevitori clandestini

che accettavano puntate per le estrazioni di Genova ed io avevo in tasca un biglietto per una giocata che avevo fatto a Venezia. Il lotto nacque a Genova e l'idea fu fornita dal caso. I Genovesi estraggono a sorte, due volte all'anno, i nomi dei cinque senatori che devono sostituire quelli che escono di carica. A Genova si conoscono tutti i nomi che sono nell'urna e che possono uscire. I privati di Genova cominciarono a dire fra loro : io scommetto che nella prossima estrazione uscirà il tale; un altro diceva: io scommetto per il tal altro: e la posta era uguale. Poco tempo dopo, vi furono i furbi i quali tenevano banco pro e contro e offrivano vantaggi ai puntatori. Il Governatore lo seppe: i piccoli banchi furono proibiti, ma quando si presentarono degli appaltatori furono esauditi. Così il lotto fu stabilito per due estrazioni: e qualche tempo dopo, il numero ne fu cresciuto. Il lotto oggi è venuto in uso quasi dappertutto: se sia un bene o un male non dirò: io mi occupo di tutto, senza giudicar di nulla e cercando di vedere le cose dal lato dell'ottimismo, penso che il lotto di Genova sia un buon reddito per il Governo, un'occupazione per gli oziosi e una speranza per i disgraziati. Per conto mio, quella volta, il lotto mi piacque moltissimo. Vinsi un ambo di cento pistole* e ne fui contentissimo”.

*pistola, moneta d'oro coniata anche a Genova del valore di 50 lire genovesi...

fine