

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 14 gennaio 2019

INDAGINE SULL' " ANIMALE " ... MARITTIMO

Venerdì mattina 18 gennaio sarà presentato a Genova al Dipartimento di Economia dell' Università uno studio sondaggio software sulle prospettive di lavoro dei marittimi italiani realizzato dal Cieli (Centro italiano di eccellenza sulla logistica, trasporti, infrastrutture) dai professori Parola (relatore) , Galante, Satta, Persico e dal Gruppo Esa (nell'aprile 2014 aveva condotto una ricerca con gli Istituti Nautici di Genova e Camogli) .

COMMENTO . *Speriamo che vengano fuori delle novità (sul Secolo XIX non sembrano novità) . Per esempio: quanti sono i marittimi italiani ? La Laurea breve o che dir si voglia è ancora una chimera o la Facoltà di Ingegneria aprirà il suo studio svolto su questo tema ? Perché tanta burocrazia in Italia per acquisire i titoli professionali e per svolgere i tanti corsi obbligatori per diventare ufficiali (che non valgono se fatti all'estero) ? Trattandosi di persone non credo che basti un algoritmo per rispondere alle esigenze dei futuri naviganti, compresa l'aspettativa di un lavoro a terra ; io non ci sarò, leggo sul Secolo XIX che solo il 17% dei giovani marittimi continuano la carriera del mare , (secondo il software di Cieli); cioè un dato che già l'ing. Guglielmo Levi negli anni '60 rilevava con i suoi quesiti statistici annuali e che si è mantemuto costante fino ad oggi.*

Spero che qualcuno mi mandi una sintesi del convegno.(DL)

PRIVACY E DEONTOLOGIA

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

Da Franco Abruzzo abruzzo39@yahoo.it

COMMENTO . Il 29 novembre 2018 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera per il trattamento dati personali nell'esercizio attività giornalistiche. Non è il numero di copie vendute che fa valore e invita a leggere, ma il contenuto che deve essere serio e verificato; i giornalisti hanno tanti grattacapi sociali con i loro editori ma la buona stampa anche online deve essere attendibile, evitando gli sfottò, tentativi di satira abortiti. La arroganza, che si nota nei talk show, non deve essere di casa, bisogna essere onesti (Montanelli) nel comunicare in forma cartacea, social , online. (DL)

RIVISTA MARITTIMA 150 ANNI, 1868-2018

Il mensile di ottobre (ultimo ricevuto) della rivista della Marina Militare ha pubblicato in allegato un volume curato da Ezio Ferrante di oltre 200 pagine che prendendo lo spunto dell'anniversario si espande sulla storia italiana con dovizia di immagini, testimonianze, scritti , un omaggio e uno sforzo di archivio notevoli ed encomiabili.

Nel volume vengono fatti i nomi di tanti illustri collaboratori della Rivista e della Marina in generale, peccato che mancasse il maggiore divulgatore della Marina Militare su Corsera, Epoca, libri e altri servizi dagli anni '50 alla fine degli anni '70 (a parte scritti e articoli prima della seconda guerra) :

VITTORIO G. ROSSI.

Non voglio aggiungere altro, per il momento.

La storia del rapporto Marina e VGR è scolpita negli annali e la Marina aveva un rapporto strettissimo con Rossi . Nessuno ha scritto poi come Vittorio G. Rossi , nessuno sa scrivere come lui nell'esaltare i valori della marineria . Mi dispiace affermarlo, forse perderò qualche amico , ma è così e spero che il prof. Andrea Panizzi mi dia ragione Ne riparleremo, io sono un buon testimone, ci sono altri ? (DL)

Racconti d'Oltremare di Francesco Pittaluga ci aiuta a capire come si scrive attualità, storia, cronaca, umanità, viaggi e antropologia. Come Beatrice nuda di Emilio Costadura, un viaggio quello di Dante che va esaminato con la lente del filologo e dell'esploratore, un Colombo combattente e indomito nella politica e nella letteratura, amante ... un dubbio che lasciamo ai lettori e ai professori come il nostro Silvestro Sannino (ricordo il suo Dante e la navigazione).

CSTN il notiziario della Lega Navale di Napoli, come sempre online, ma meritevole di essere letto e stampato (addio carta !), graficamente una rivista , contenuti di alto valore storico e attuale.

AIUTI DI STATO: DAL 2020 I PORTI ITALIANI E SPAGNOLI PAGHERANNO L'IMPOSTA SULLE SOCIETÀ

L'8 gennaio la Commissione UE ha invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna. Ciascun paese dispone ora di due mesi per reagire.

I CANTIERI COREANI RICONQUISTANO IL PRIMO POSTO.

Nel 2018, i cantieri sudcoreani, per la prima volta in sette anni, si sono classificati al primo posto in termini di ordini annuali garantiti. Secondo i dati di Clarkson Research Institute, i cantieri navali sud coreani nel 2018 hanno registrato nuovi ordini per un totale di 12,63 mln di tonnellate lorde compensate (CGT), pari al 44,2% degli ordinativi mondiali piazzati, pari a 28,6 mln di CGT. I cantieri cinesi hanno registrato 9,15 mln di CGT e quelli giapponesi 3,6 milioni di CGT. Solo a dicembre i cantieri navali coreani hanno ottenuto ordini per un totale di 1,5 mln di CGT, seguiti dai concorrenti cinesi con 340.000 CGT. I cantieri navali coreani hanno riconquistato il primo posto nella graduatoria mondiale delle costruzioni navali grazie soprattutto all'aumento di ordini di navi gasiere LNG. La Cina, peraltro è sempre al primo posto per il maggior portafoglio di ordini con 29,14 mln di CGT, seguita dalla Corea del Sud e dal Giappone rispettivamente con 20,9 mln di CGT e 13,91 mln di CGT.

COMMENTO Il contenzioso STX/ Fincantieri dimostra come dai tempi dell'ineffabile commissario alla concorrenza Monti in poi, l'UE si sta facendo male per ripicche e sgarbi tra stati membri, mentre i cantieri asiatici, e non solo i cantieri, alla faccia dei dazi e delle balle varie, navigano a tutta forza. (DL)

SINISTRI MARITTIMI NEL 2018. LA RIMONTA DEI P&I

Secondo il Rapporto "Global Claims Review" di Allianz Global Corporate & Specialty relativo al quinquennio luglio 2013 - luglio 2018, (ma, come pubblicato dall'ottimo inforMARE 27 dicembre, anche dal MIT per i sinistri 2017) la frequenza di sinistri marittimi nel settore corpi è rimasta bassa, anche se catastrofi naturali e incendi hanno provocato alcuni rilevanti sinistri sia afferenti alle coperture corpi che alle coperture merci. Il rapporto rileva inoltre che i sinistri dovuti all'usura, come i guasti ai macchinari, se risultano stabili in quanto a frequenza, stanno invece diventando più onerosi per gli assicuratori. Il rapporto specifica che nel periodo esaminato il 16% del totale in valore dei sinistri marittimi risulta generato da affondamenti e collisioni, incidenti che non includono solo la perdita di navi, ma anche collisioni con infrastrutture portuali e con altre navi. A seguire (13%) ci sono gli incendi e le esplosioni, quindi (12%) i danni alle merci e (12%) i guasti ai macchinari. Il 7% del valore complessivo dei sinistri marittimi è attribuibile ad eventi naturali come le tempeste e il restante 40% ad altre cause. Il rapporto osserva inoltre che i rischi

legati alla dimensione sempre più grande delle navi e alla sempre più rilevante concentrazione di merci creano un potenziale di perdite assicurative sempre più ingenti. Inoltre il passaggio ad un sempre più elevato tasso di automazione delle attività di trasporto marittimo e di movimentazione dei carichi fa sì che le perdite determinate da disfunzioni dei sistemi informatici costituiranno una parte sempre più consistente dei sinistri nel settore marittimo.

(da *Agenda Nautica Confitarma* 12/1)

COMMENTO *C'è della buona pastura non per cefali ma per assicuratori che vogliono entrare nei P&I , un trend da seguire con attenzione stante la geografia statistica delle grandi navi e dei rischi di attacchi sempre più insistenti dei delinquenti cibernetici. (DL)*

EMSA JANUARY 2019

In this issue: EMSA welcomes to its helm Ms Maja Markovčić Kostelac and bids a fond farewell to former director; Fourth workshop on Automated Behaviour Monitoring tools; Sulphur inspectors given field training on board cruise ship; Marine casualties and incidents publication averages 30 000 downloads per year; EMSA heads to Marseille for the European Space Week; Equasis publishes annual review on world shipping fleet.

RIFORMA PORTUALE INCOMPIUTA, CARENTE E INADEGUATA”

Il Presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, ha ricevuto questa mattina una delegazione di ASSARMATORI guidata dal Presidente Stefano Messina. Scopo dell'incontro è stato quello di illustrare alla seconda carica dello Stato ruolo, funzioni, problematiche e prospettive dell'industria armatoriale italiana, da sempre chiamata ad accompagnare e sostenere il sistema economico del Paese, garantendo il regolare flusso delle merci e dei passeggeri oltre che costituire un importante fattore occupazionale specialmente in ambiti tradizionalmente connotati da una generalizzata sottooccupazione.

È in questo quadro di riferimento che il Presidente di ASSARMATORI ha rivolto oggi al Presidente del Senato un appello, affinché le istituzioni del Paese pongano la massima attenzione alle tematiche attinenti la cosiddetta “blue economy” vigilando, in particolare, sulla legalità e il rispetto delle norme. Secondo quanto sottolineato dal Presidente della Associazione, che raggruppa i principali gruppi armatoriali italiani e internazionali che mantengono servizi regolari in Italia, l'assetto di una struttura strategica, qual è il sistema portuale, presenta ancora troppi coni d'ombra a causa di una riforma portuale in larga parte incompiuta e rivelatasi per molti aspetti carente e inadeguata allo sforzo di efficientamento dei porti. Tuttavia, ha affermato Messina, in attesa dell'auspicata e a quel che risulta da tutti voluta riforma della legge portuale –

progetto al quale ASSARMATORI si è già candidata a collaborare – non si deve dimenticare che le regole ci sono e vanno rispettate da tutti gli operatori.

“L’automazione è la più grande rivoluzione della nave dopo la vela e il motore: questa asserzione Vittorio G. Rossi l’ha scritta per salutare la nuova rivista **Tecnologie Trasporti Mare-L’Automazione Navale** sul numero due del 1970.

I SINDACI, I PREFETTI, I PRESIDENTI DEI PORTI

Il Sindaco è anche un ufficiale del Governo e, in tale veste, dipende direttamente dal Ministro degli Interni e, in conformità con gli atti di indirizzo da questo emanati, sovrintende alla vigilanza sulla sicurezza e sull’ordine pubblico all’interno del suo Comune, informandone preventivamente il Prefetto (art. 54 del D. Lgs n. 267/2000). Ciò significa che il Sindaco ha un dovere di leale collaborazione con il responsabile del Viminale, cui è gerarchicamente subordinato, quanto meno per tutto ciò che concerne le materie di spettanza di tale Ministero e, proprio in virtù di tale subordinazione egli è ufficiale del Governo.

Art. 83 Codice della Navigazione (Divieto di transito e di sosta) Il Ministro per la marina mercantile può limitare o vietare , per motivi di ordine pubblico , il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale , determinando le zone alle quali il divieto si estende.

COMMENTO Secondo Maurizio Maresca la decisione di chiudere i porti appartiene al Ministero della infrastrutture e dei Trasporti per motivazione di ordine pubblico o di sicurezza della navigazione. Il tema dell’ordine pubblico chiama in causa il ministro dell’Interno...e ai prefetti ... che fino a poco tempo fa tenevano i sindaci con il cappio al collo per quanto riguarda la collocazione dei profughi . I prefetti oggi sono silenti. Anche la apertura dei porti di alcuni presidenti di AdSP alle navi Ong con profughi e polemiche nonché problematiche a bordo,mi trova scettico e sento odore di mettersi in mostra solo per ragioni politiche.(DL)

SGARBI EUROPEI E UN CONTINENTE...INCONTINENTE

Lettera da Abidjan

Caro Decio, ancora oggi l’ennesimo “sgarbo” che rimette in discussione gli impegni presi dalla Francia, già da un anno, per l’operazione Fincantieri/STX.

Saremo capaci di combattere o di difenderci adeguatamente ? Dopo che abbiamo fatto mettere le mani dei francesi su alcuni nostri gioielli quali primarie banche, Tim ecc. sotto lo sguardo distratto della CEE, come si può ora anche accettare l'ipocrita motivazione della "imparziale" Commissione ? La Commissione, per chi non lo sa, si è giustificata con una nota secondo cui "l'operazione potrebbe nuocere in misura significativa alla concorrenza nel settore della costruzione navale, in particolare per quanto riguarda il mercato mondiale delle navi da crociera a livello europeo e mondiale" (sic!) Questa non l'ho proprio capita. Proprio quando la Cina ha annunciato un megalattico programma di costruzione di gigantesche navi da crociera, la UE reagisce in questa maniera?...Qualcuno dovrebbe spiegarmi meglio questa cosa che ,forse, va ben oltre la mia intelligenza e le mie conoscenze...

Comunque, per concludere questa divagazione sulla UE , trasmetto, per tua conoscenza , un piccolo flash che mi giunge da Abidjan da un mio amico, manager di una multinazionale in West Africa. Si tratta di un personalissimo sfogo che parte dalle...patate e dalle cipolle...ma che lascia intravedere la "punta di un iceberg"... Che devo dire? Considerato come la Francia si è comportata in Libia, Tunisia, Siria, oltre che in alcuni paesi dell'Africa "sahariana e "sub", c'è da pensare che la Francia, qualunque ne sia il Governo, deve essere " maledettamente" più brava di noi... Tajani, Salvini e Di Maio c'entrano ben poco...

Tobia Costagliola

PATATE E CIPOLLA

Auguri di Buon Anno !

Sono rientrato da Ecuador e , dal 23 Dicembre a ieri ho fatto un tour de force, molti KM...

Ti scrivo con la richiesta di portare avanti un argomento che mi crea nausea

Salvini che fa il duro insieme a Di Maio, ma non solo loro, tutta la casta italiana : o sono dei grandissimi ignoranti o sono dei grandissimi bugiardi.

Dall' Olanda arrivano in Senegal e Costa d' Avorio centinaia di migliaia di tonnellate di patate e cipolle , mentre la Francia contribuisce con acqua minerale e altra frutta come mele, pere, insalata, insomma gli articoli che mangiamo noi in Europa.

Perchè queste Nazioni che fanno business con l' Africa non si prendono anche gli Africani ???

La Francia " occupa " diversi paesi Africani, li controlla militarmente con le sue truppe camuffate da NATO, stampa la valuta : il CFA. Il Sig. Vincent Bollore controlla la logistica nei porti e nell' interland con la ferrovia, sostiene il Presidente di turno che aiuta / foraggia durante le elezioni...

Possibile che di tutto questo i due ragazzi (Salvini e Di Maio) non ne sappiano nulla ?

Anche quel testone di Presidente del Parlamento Europeo, Sig. A. Taiani, nessuno sa nulla ?

Io credo che sono tutti in assoluta malafede e fanno solo show per catturare la simpatia dell' elettorato, ma di sostanza non c'è nulla.

Se puoi, fai pubblicare queste notizie finanche sui notiziari principali, io non posso... sono certo che andrebbero a investigare dove vivo, quanto guadagno ed anche il mio conto corrente...

Grazie per la tua comprensione e quanto potrai fare in merito.

Un abbraccio

Scipione (l'Africano)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

ANALISI DEL LESSICO CHE CAMBIA

di Tobia Costagliola

Fiscal compact non se ne parla : come mai ? Ma questa è solo una domanda seppur in conclusione dell'indagine di Tobia Costagliola sul populismo, sovranismo e ora della manovra, tre parole che faranno storia italiana .

“Manovra” oggi

Dopo le personalissime divagazioni sul Populismo e Sovranismo, se pur scaturite dai loro significati riportati nell'autorevole enciclopedia Treccani, cominciamo il nuovo anno, continuando in questa sorta di ricognizione poco “accademica” di termini antichi a cui vengono dati, oggi, nuovi significati. Questa volta tocca al termine “manovra” che ha risuonato per diversi mesi, all'inizio di ogni telegiornale e di ogni talk-show, apparendo, nel contempo, a titoli cubitali su tutta la stampa nazionale. E se ne parlerà ancora: prima era stata fatta, poi rifatta, poi approvata e diventata legge, poi, dovrà essere attuata, diventare operativa cominciando a toccare nervi scoperti, sentimenti di rivalsa, realizzazione di sogni, di speranze, di promesse ... Ma andiamo con ordine. “manovra” non è un neologismo: trae le sue origini dall'idioma latino ed è paradossale che sia stata acquisita dalla lingua italiana non come eredità dei nostri antenati “tardo-romani” ma importata, nel '600, dalla lingua francese (!). Non sto qui a riportarvi tutto quanto descritto in dizionari etimologici ed enciclopedici ma trovo interessante e completa la definizione di “manovra” data da Silvio Novelli, giornalista e lessicografo, dedicato ai contenuti della sezione “Lingua italiana” del portale Treccani.it. :

<< [...] Prima di assumere su di sé anche il tratto tecnicistico di ambito economico-finanziario, nella nostra lingua la parola “manovra” aveva già dietro le spalle la sua bella storia. Una storia che comincia nella seconda metà del Seicento, quando “manovra” entra in italiano dal francese, traducendo “manoeuvre”, che, a sua volta, riprende la voce latino medievale “manuopera”, un composto di “manu” e “opera”, cioè “opera, lavoro con la mano”. All’inizio “manovra” designa il complesso delle operazioni necessarie a far funzionare un macchinario. Nel primo Ottocento si sviluppa parallelamente il significato marinaresco di “complesso di tutti i cavi, o ciascuno di essi, in servizio sull’alberatura o sulle vele”; verso la fine del secolo si aggiunge il significato di “serie di spostamenti atti alla formazione di convogli ferroviari o relativi ai movimenti di locomotive all’interno di una stazione o di uno scalo”. Già dall’inizio dell’Ottocento, però, nel linguaggio militare il plurale “manovre” nel significato di “esercitazione di truppe” anticipa il significato più generale di “manovra” come “serie di operazioni atte a conseguire un risultato”, che si impone nel corso del secolo da pochi anni concluso. Proprio come specializzazione di quest’ultima accezione abbiamo poi la nascita di unità sintagmatiche come “manovra politica” (dal 1837 “manovra” vale anche “raggiro”, quando si parla e si scrive di “manovra elettorale” o “manovra di corridoio”) e, ai giorni nostri, “manovra economica”, “m. fiscale”, “m. monetaria”, “m. finanziaria”. Postilla: la “manovra” automobilistica (con il “fare le manovre” che evoca lezioni di scuola-guida) è molto recente, pienamente novecentesco >>.

La “manovra degli Italiani”

E’ evidente che “manovra” ha ulteriori e molteplici significati in relazione ai vari campi di attività, tra cui anche quello marinaro, di cui è stata data solo una parziale interpretazione. Ma è meglio ora soffermarci su quella che è la “manovra” assurta agli onori delle cronache nazionali ed internazionali per “l’impatto” che ha avuto con la Commissione Europea ed il “rimbalzo” verso il paese di provenienza: la “manovra” del Governo Italiano. Un Governo inedito per la sua composizione che, sollecitato dalla C.E., ha dovuto veramente “manovrare” sperando tutte quelle “mosse” possibili ed immaginabili per il “contenimento” del disavanzo ed evitare la ben nota procedura d’infrazione. Ne è scaturito il cosiddetto “maxi-emendamento”(1.143 commi) tanto discusso a Bruxelles ma “poco” in parlamento, in considerazione dei “tempi stretti” che hanno costretto il Governo a porre la “fiducia” per approvare tutto “il pacchetto”... dopo un passaggio solo formale in commissione. L’andirivieni del ministro Tria e del Presidente Conte tra Roma e Bruxelles, lo spostamento disordinato di costi e ricavi da un “capitolo” all’altro, hanno chiaramente evidenziato le capacità “manovriere” dei nostri politici e nel contempo hanno dato un evidente senso al significato di “manovra” caratterizzato dai “movimenti” di persone e di “cifre” (in miliardi e frazioni di miliardo di Euro). Questo potrebbe essere uno dei tanti significati della parola “manovra” da riportare in un cosiddetto dizionario “maccheronico”. Mentre, come abbiamo

visto, se ne fa un largo uso a tutti i livelli, il termine “manovra”, tuttavia, non esiste nel nostro lessico istituzionale. Infatti, la notte del 23 dicembre 2018, preceduta dalla grande “bagarre” di cui abbiamo già accennato, l’aula del Senato ha approvato il testo della “Legge di Bilancio 2019”(manovra) con un voto di fiducia sul Governo. Per la cronaca, riporto che, dopo l’approvazione del Senato, la “Legge di Bilancio” è passata all’esame della Camera, che dopo il voto di fiducia del 29 dicembre, ne ha approvato, in via definitiva, il testo il 30 dicembre. Subito dopo, la legge è stata firmata dal Presidente Mattarella. Non sto qui a riportare le reazioni e i sentimenti degli italiani, di natura rigorosamente contrapposta, ampiamente riportati dai mass media.

Legge di Stabilità e Legge di Bilancio

Prima di riportare qualche commento sulla “manovra” alias “legge di bilancio” per sgomberare il campo dalle varie denominazioni usate finora va precisato: fino al 2016 la “ legge di bilancio” era completamente separata dalla”legge di stabilità” e ciascuna legge aveva aree di intervento diverse e ben specificate. La “legge di stabilità”, che aveva sostituito la vecchia “legge finanziaria”, risultava composta da due parti: una parte normativa, che interveniva, tra le altre cose, sui saldi di finanza pubblica in senso sia restrittivo che espansivo, e una parte tabellare, con la quale era possibile procedere a modulazioni di stanziamenti di spesa iscritti nel bilancio dello Stato. La “legge di bilancio”, invece, si occupava di determinare le entrate e le spese pubbliche previste per l’anno successivo, configurandosi, nei fatti, come un documento contabile di tipo preventivo.

La nuova “legge di bilancio”, a partire dal 2016, incorpora la vecchia “legge di stabilità” e la vecchia “ legge di bilancio”, e si compone di due sezioni che, in sostanza, ricalcano i contenuti dei due provvedimenti un tempo separati.

I compiti che fino al 2016 erano della “legge di stabilità” sono oggi assolti dalla prima sezione della nuova “ legge di bilancio”, dedicata all’individuazione delle misure quantitative che occorrono per raggiungere gli obiettivi di finanza pubblica che sono indicati nella seconda sezione, che è quella che, invece, svolge oggi il ruolo della vecchia “legge di bilancio”. (cfr. V.Zeppilli, Studio Cataldi, dic.018)

Qualche commento” autorevole” e qualche numero

Nonostante il discutibile iter parlamentare attraverso una corsa contro il tempo (per evitare l’esercizio provvisorio) e le proteste delle opposizioni che, tuttora, lamentano di non aver ottenuto la possibilità di entrare nel merito di tutti i provvedimenti, va detto che, numeri alla mano, la maggioranza degli italiani ha espresso soddisfazione per il risultato raggiunto (chechè se ne dica). “E’ la prima legge di bilancio scritta col cuore, pensando agli italiani” dice Di Maio. “L’Italia è pronta a ripartire e a tornare grande”aggiunge il presidente Conte mentre il ministro Tria rivendica di aver evitato il commissariamento UE per 5-7 anni e messo fine alla corsa dello “spread”. Sta di fatto che la “manovra”(credo che a questo punto si possa parlare indifferentemente di “manovra” o legge di bilancio) perde buona parte della sua spinta iniziale dopo

il compromesso raggiunto tra Roma e Bruxelles.. Sul tavolo del negoziato il Governo ha lasciato ben 38 miliardi di euro, quasi metà della dimensione iniziale della manovra triennale. E l'effetto si vede sulla crescita prevista per il 2019, che è stata rivista dall'1,5% all'1%., per gli anni successivi. Il deficit, invece, viene riportato in zona sicurezza, dal 2,4% al 2%. Tra gli impegni presi con l'Europa, il più gravoso è quello delle privatizzazioni: in un solo anno, il 2019, l'incasso dovrà raggiungere il maxi importo di 19 miliardi. In definitiva, si stima che la manovra 2019 ammonta a 32 miliardi. Si basa su stime di crescita del Pil 2019 dell'1%, nel 2020 dell'1,1%, e dell'1%, nel 2021. Secondo il governo, l'incidenza sulla crescita economica della manovra sarà dello 0,4% del Pil, nel 2019 (cfr Corriere della Sera 31.12.2018 G.A.Falci, M.Sensini). Per non deviare troppo dal tema lessicale di questo testo continuo con qualche ulteriore precisazione. Il lettore avrà notato come da "manovra" siamo passati a "legge di bilancio" mentre, in realtà, si parlava o scriveva, a giorni alterni, oltre che di "manovra", anche di "legge di stabilità" e "patto di stabilità", "Def" (Documento di economia e finanza), "finanziaria", ecc. Vediamo se "il ripasso" delle lezioni da me assimilate è stato sufficiente per poter spiegare quanto ho potuto capire nella mia assoluta ignoranza di cittadino "inadeguatamente" informato, riesaminando i termini testé citati.

Def (Documento di economia e finanza).

E' lo strumento di programmazione economica proposto dal governo e soggetto all'approvazione del Parlamento. Contiene i principali obiettivi di politica economica, le stime dell'andamento delle pubbliche finanze e dell'economia nazionale e le riforme che il governo intende attuare. Il Def include, tra l'altro, il "Programma di stabilità" che deve essere sottoposto alle autorità dell'Unione europea in base a quanto stabilito dal "Patto di stabilità e crescita", ed evidenziare eventuali scostamenti dal precedente Programma.

A questo punto è fondamentale avere un'idea di cosa sia il "Patto di Stabilità e Crescita"(PSC) per dare un senso più completo alla citata "manovra". Potremmo forse farci una ragione delle polemiche e delle "trattative"(se è corretto definirle tali) con la UE e cercare di vincere quel senso di frustrazione, di rabbia e di discriminazione che ci proviene dai cosiddetti "diktat" di Bruxelles.

Patto di Stabilità e Crescita (PSC). Fiscal Compact

Per aggiornarmi su questi argomenti mi sono avvalso, tra l'altro, delle pubblicazioni di Leonello Tronti e Roberto Romano (Campagna Sbilanciamoci,dic.2018, Lunaria). Conseguentemente sarà inevitabile che io riporti, anche se parzialmente, i loro contenuti.

Il 1° gennaio 1999, in parallelo con l'entrata in vigore dell'Euro, fu introdotto il Patto di Stabilità e Crescita, già varato nel giugno del 1997 dal Consiglio Europeo. Il PSC mirava essenzialmente a garantire una disciplina di bilancio

per gli stati membri che potesse evitare eccessivi disavanzi pubblici e contribuire alla stabilità monetaria. Il trattato di Maastricht stabiliva che per l'ammissione dei singoli Stati alla Unione Economica e Monetaria (UEM) bisognava rispettare due criteri basilari: rapporto deficit/Pil inferiore al 3%, rapporto debito/Pil inferiore al 60%, o in costante diminuzione verso questo limite di riferimento. Il PSC definì dunque una dettagliata "procedura di deficit eccessivo" unitamente all'impegno, condiviso da tutti i Paesi firmatari, a mantenere una posizione di bilancio pubblico di medio termine (circa 3 anni) «vicina al pareggio o in surplus». Furono anche previste sanzioni nei confronti degli Stati membri che non avessero messo in atto le azioni correttive prescritte. Tuttavia la natura, ritenuta da alcuni, arbitraria del limite del 3% ed altre difficoltà legate al ristagno dell'economia agli inizi del secondo Millennio, portarono alla sospensione di fatto del PSC (sotto le pressioni di Francia e Germania gravate di forti incrementi di deficit). Nel 2005 furono introdotte modifiche sostanziali per rafforzare la credibilità ed il rispetto delle regole. L'esplosione della crisi finanziaria ed economica del 2008-09, e la conseguente crisi dell'euro (2010-11), hanno messo ulteriormente a nudo l'inadeguatezza dei meccanismi di sorveglianza del PSC. La più importante lezione della crisi è stata che la sola disciplina fiscale, per quanto necessaria, non è affatto sufficiente a garantire la stabilità macrofinanziaria dei singoli Paesi e dell'area monetaria europea nel suo complesso, come i casi dell'Irlanda e della Spagna, fiscalmente virtuose, confermano. Proprio per porre riparo a queste carenze il Consiglio europeo e il Parlamento europeo (sulla base di un lavoro preparatorio durato mesi) hanno approvato nel corso del 2011 alcune importanti riforme del PSC e della governance economica europea, il cosiddetto accordo "six-pack". Tali riforme hanno introdotto novità importanti sul piano della prevenzione e della correzione degli squilibri di bilancio nazionali. Più in particolare, 3 dei 6 provvedimenti approvati riguardano i bilanci pubblici, due prevedono la costituzione di un nuovo sistema di allerta e sanzioni nel caso si verificassero squilibri economici, e uno stabilisce gli standard da seguire nella redazione dei conti pubblici nazionali. Nel dicembre 2011, poi, di fronte all'incalzare della crisi dell'Euro, è stata siglata a Bruxelles una nuova intesa europea per il rafforzamento della disciplina di bilancio e il coordinamento delle politiche fiscali, il cosiddetto "fiscal compact" che ha introdotto vincoli e sanzioni fiscali e di bilancio, in parte nuovi e in parte non dissimili da quelli già adottati con il "six-pack".

Fiscal Compact

E' la denominazione con cui è noto il "Trattato sulla Stabilità, sul Coordinamento e sulla Governance nell'Unione Economica e Monetaria" (TSCG). Il TSCG è stato firmato a Bruxelles il 2 marzo 2012 ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2013. Si tratta di un trattato di diritto internazionale, frutto di un accordo intergovernativo definito al di fuori del quadro giuridico dell'Unione Europea anche se per la propria applicazione fa ampio riferimento alle istituzioni e alle normative dell'Unione. Il TSCG nasce come una delle

risposte dei Paesi dell'UE, e in particolare di quelli dell'Eurozona, alla crisi economica e finanziaria che, partita nel 2008 dagli Stati Uniti, colpisce l'Europa, dove assume la forma anche di crisi del debito sovrano. Il nuovo Trattato raccoglie e coordina norme e vincoli introdotti in precedenza per rafforzare stabilità e sostenibilità delle finanze pubbliche degli Stati membri, anzitutto dell'area Euro. Tuttavia, il TSCG avrebbe dovuto ottenere la certificazione legislativa prevista dalla "Road Map" per completare l'Unione Economica e Monetaria Europea, entro il 2017. Detta certificazione attribuendogli la status di "Trattato" ne avrebbe garantito la durata di tutti gli altri trattati (sine die). Sorprendentemente, a fine novembre, mentre l'attenzione generale in Europa era rivolta all'impuntatura della Commissione Europea con il Governo italiano per il deficit eccessivo della "manovra"(prima edizione), il Parlamento Europeo ha bocciato l'assunzione del Fiscal Compact nel diritto comunitario europeo impedendo di recepire nell'ordinamento giuridico dell'Unione le regole di bilancio da osservare e i meccanismi automatici di correzione da attivare in caso di deviazione dagli obiettivi stabiliti per gli Stati membri. Non so se mi sono perso qualcosa ma ho l'impressione che questo avvenimento sia passato in sordina come se nessuno se ne fosse accorto. Credo che sia un segno preoccupante di come in Europa si stia perdendo la "rotta, proprio nell'imminenza delle elezioni e con il fermento di populistici e sovranisti, che, in assenza di quel buon senso tanto auspicato sono più pronti a disgregare che a rafforzare e modificare con saggezza i vincoli dell'unione.

A questo punto mi rendo conto di essere andato troppo oltre e credo che mi convenga battere in ritirata rimandando al prossimo numero ancora qualche dettaglio sulla "manovra", restrittiva o espansiva, che qui vi ho risparmiato.

Nota bibliografica a margine. Altre fonti : Dizionario di Economia e Finanza (2012) Paolo Guerrieri, Luca Rizzuto

Tobia Costagliola

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

LA STORIA MODERNA DELLA
FORMAZIONE UMANA E DELLA
ISTRUZIONE NAUTICA

di Silvestro Sannino

RIEVOCANDO LA CONTESTAZIONE DEL '68 - L'ASTRONOMIA NAUTICA: QUALE RUOLO E PESO NELLA FORMAZIONE DELL'UFFICIALE DI M.M.?
UN INCONTRO CON ANTICHI ALUNNI.

MOLO N° 10; nave ormeggiata alla banchina con il lato dritto; poppa a terra, prua alla diga foranea. Carico in attesa di imbarco: 1) L'Astronomia Nautica negli Istituti (ex) nautici; 2) Il Mugugno Genovese e forme di democrazia a bordo; 3) I "numerini" dei politici italiani, l'economia e le due culture.

Pronti in Macchina; timone a dritta; macchina avanti adagio; molla a poppa; timone in mezzo; molla a prua; macchina a mezza forza; rotta 194°; macchina avanti tutta; alla via. La carretta lascia gli ormeggi e dirige per la sua (in)solita destinazione.

Una domenica di poche settimane fa un gruppetto di tre "anciens élèves" (Leonardo Ascione, Peppe Balzano, Peppe Massa) mi ha invitato ad una passeggiata a Sorrento per una pizza veloce ed un caffè in piazza Torquato Tasso. Sono dell'annata 1972/73, all'epoca molto impegnati nelle code di una "contestazione studentesca" che stentava a rientrare nelle dimensioni fisiologiche, normali. Non mancavano quindi argomenti di accesa e appassionata discussione e di un confronto tra la situazione di allora con l'attuale. La contestazione era esplosa nel 1968 ed aveva trovato i focolai più attivi in Francia ed in Germania. Il "maggio francese" aveva visto, dopo avvisaglie sparse e diffuse, gli studenti guidati da Daniel Cohn-Bendit insorgere in modo spontaneo contro ogni forma di non libertà, di autoritarismo, di privilegi di tipo economico e sociale in una società rigida, ormai anacronistica e non in sintonia con le esigenze e le istanze dei giovani, rivendicare in termini perentori una serie di diritti e di concessioni (omnia hic et nunc = tutto qui ed ora), occupare la Sorbona ed altri luoghi pubblici, elevare barricate nelle strade parigine con il concorso di uno sciopero generale (la grève). Il premier George Pompidou si trovò in grave difficoltà; il Presidente Charles de Gaulle, dopo qualche giorno di riflessione, prese l'iniziativa e fece un memorabile discorso televisivo alla nazione il 24 maggio in cui riconosceva molte buone ragioni degli studenti, indiceva nuove elezioni ed esponeva un nutrito programma di elargizioni che richiedeva profonde riforme. I sindacati trovarono in breve tempo un accordo con le maggiori industrie nazionali. Con la fine di giugno ed il mese di luglio l'ardore della contestazione si smorzava negli aspetti più bellicosi che si riducevano ai noti slogans del tipo "il èst interdit d'interdire" o "siate realisti, chiedete l'impossibile". Ma con il referendum del 1969 de Gaulle fu mandato in pensione. In Germania il movimento trovò il suo leader in Rudi Deutsche (Rudi il rosso) un sociologo attivista marxista fuggito dalla Germania Est a quella Ovest. I moti studenteschi si infiammarono agli inizi del '68 ma ad aprile Rudi fu vittima di un attentato in cui rimase ferito in modo grave con tre colpi di pistola che, pare, portò alla sua prematura morte nel 1979. La rivolta da lui

guidata ebbe inizio a Berlino, Amburgo ed Hannover con manifestazioni piuttosto violente; tuttavia il cancelliere Kurt Georg Kiesinger ed il suo vice Willy Brandt seppero fronteggiare la situazione che in poco tempo ritornò normale e sotto controllo.

LA CONTESTAZIONE STUDENTESCA DEL '68.

Non è facile ricostruire e valutare le cause, i fatti e gli effetti del '68. Allora non avevamo informazioni complete per capire bene come stavano le cose. Io nel '68 mi trovavo sia di qua e sia di là della barricata: ero ancora studente e mi laureai nel luglio dello stesso anno, ma ero già docente da un anno, avendo cominciato a insegnare senza il titolo di laurea. L'eco dei moti studenteschi di Francia e Germania non produceva vistose turbative nell'ambiente scolastico delle nostre zone. Solo Roma e Milano, dopo Trento, furono sedi di forme di contestazioni studentesche che si alimentarono in seguito in forma organizzata. A Milano emerse come leader Mario Capanna, che sfoggiava il suo latino nelle assemblee; anche Massimo Cacciari si mise in evidenza assieme ad altri dai volti ben noti. Il fenomeno si avviò verso una forma endemica di assestamento che si prolungò in tempi lunghi. Infatti "l'autunno caldo" esplose solo nel 1969 mentre in Francia la grève era fiorita nel maggio '68. Peraltro lo stesso titolo del libro di Capanna "Formidabili quegli anni" indica un fenomeno durato anni anziché qualche mese come in Francia, in Germania e altrove. I governi dell'epoca, guidati da Mariano Rumor, furono deboli di fronte alle posizioni ed alle richieste degli studenti e tuttavia non mancarono misure valide come la modifica degli Esami di Stato da parte di Beniamino Sullo che entrarono in vigore già dal 1969. I nuovi esami, introdotti a titolo sperimentale per un biennio, in seguito non ebbero i necessari correttivi tecnici ed evidenziarono alcuni aspetti negativi. La discussione con i tre ex alunni è sempre vivace e spesso si fa accesa in alcuni punti controversi. All'epoca i nostri rapporti erano improntati ad una dialettica franca, aspra, vigorosa ma sempre contenuta nel rispetto reciproco dei ruoli e delle convinzioni ideologiche e politiche. Le valutazioni del fenomeno studentesco e le sue principali conseguenze rimangono sempre piuttosto incerte, con luci ed ombre, come in genere avviene nei processi complessi e quello fu un'esperienza di grande portata storica. Ma nel valutare condizioni, fatti e conseguenze i pareri appaiono convergenti almeno su una questione centrale: il movimento studentesco non nasce per caso, per qualche banale incidente fortuito, ma aveva radici profonde e diversificate sul piano filosofico/culturale, sul versante sociale, su molti aspetti economici, sulla situazione geopolitica mondiale. Il confronto con taluni aspetti di recenti esperienze non può prescindere da un'adeguata valutazione dei presupposti del '68.

La fine della seconda guerra mondiale aveva liberato l'uomo da un incubo di milioni di morti ma aveva lasciato il mondo diviso da una cortina ideologica e politica e sotto la costante minaccia di una lunga "guerra fredda". Le migliorate condizioni di vita erano state generali ed avevano prodotto in Italia il benessere associato al "boom economico" degli anni '50 e primi '60 anche se un "consumismo", prima strisciante poi sempre più invadente, cominciava a

destare perplessità. La guerra del Vietnam creava problemi di coscienza negli stessi States, con controversie politiche accese e diffuse altrove. Personaggi come il generale Giap ed Ho Chi Min cominciavano ad essere simboli, emblemi di una lotta del debole, fiero e dignitoso, contro il forte prepotente, arrogante, invadente. Il “libretto rosso” di Mao Tse-tung veniva sventolato dagli studenti nei cortei e nei luoghi assembleari per esternare la loro appartenenza politica ed una ferma volontà di protesta. Alcuni Paesi dell’America Latina erano governati da regimi non democratici, autoritari, che generavano forme di protesta e di opposizione, interpretate ed espresse da personaggi reali, non immaginari, figure di eroi capaci di accendere fiamme di ideali e di aspirazioni nella gran parte dei giovani. Fidel Castro, Che Guevara diventavano i riferimenti, le icone di movimenti di opinione, ansiosi di liberarsi del despota, dell’oppressore, di uscire dalle paludi, dalle sabbie mobili dei poteri politici forti e consolidati, di respirare aria salubre per il corpo e per la mente.

I modi di essere e di pensare vengono ispirati e guidati da nuove proposte, da nuovi modelli di concepire e praticare il vivere, l’esistenza, sempre alla ricerca di risposte non omologate alle domande dell’io più intimo, più riposto di ciascun uomo (e donna) che cerca e trova nell’Ulisse di Dante l’eterno e attuale invito a seguire “virtute e canoscenza”; i Beatles con il loro modo nuovo di far musica e comunicare messaggi semplici ma incisivi catturano milioni di fans; Modugno con il suo sogno di volare “più in alto del sole ed ancora più su” stimola la fantasia ed accende desideri di spazi più ampi; la morale non è un valore assoluto, appartiene alla sfera del relativismo e quindi la trasgressione è lecita, può trovare dimora, specie nel campo sessuale. Nasce quindi un pressante bisogno di eliminare certe regole usurate, atrofizzate, di superare alcuni odiosi, opprimenti tabù che inibiscono e mortificano l’estro, la creatività, l’anelito genuino, naif. Alcuni “maitre à penser” forniscono la bussola alla mente per aggirarsi ad esplorare le vie, i meandri dell’esistenza in tutte le sue espressioni e le sue appendici. Quelli della “Scuola di Francoforte”, con in testa Herbert Marcuse invitano ad un’analisi critica non solo del capitalismo ma anche del socialismo reale; e tuttavia Angela Davis, una delle sue allieve più celebri, resta fedele al comunismo che predica in modo così convinto e deciso da finire in carcere. La sua vicenda, la sua storia diventano un riferimento per milioni di giovani negli anni ‘60. Ma anche la “gioventù bruciata” di James Dean pone nuovi stimoli ed indica inedite frontiere ad una società opulenta ma spesso smaniosa e inquieta. Martin Heidegger aveva ripreso da tempo ed approfondito un tema che appartiene da sempre a tutta la filosofia: l’uomo, la realtà umana, l’esistenza prima ancora che l’essenza, al contrario dell’ateismo illuminista. Si deve andare oltre la fenomenologia del suo maestro Edmund Husserl, si comincia a parlare di fenomenologia esistenzialista e quindi, man mano, di esistenzialismo. La corrente di pensiero di questa visione della vita vuole essere una sintesi della cultura più generale e più rappresentativa; ma essa suscita non poche perplessità e critiche. Nel primo dopoguerra Jean-Paul Sartre interviene in difesa della filosofia dell’esistenzialismo con estese argomentazioni a sostegno della sua tesi che l’esistenzialismo è “umanismo”. Il suo è un approccio ateo ma

non in conflitto con l'esistenza di Dio. L'uomo è l'avvenire di se stesso, il destino dell'uomo è in lui stesso nella sua azione. La dottrina dell'esistenzialismo si sposa bene con il "cogito ergo sum" cartesiano ed è protesa alla ricerca della verità nell'universo, il solo universo, in cui opera, agisce per essere sempre al di sopra di se stesso non come fine ma come esistenza e consistenza. La dottrina esistenzialista è una dottrina ottimista, di azione, non, come vogliono alcuni, di disperazione. Jean-Paul Sartre divide tutta la sua vita intellettuale e sentimentale, ma sempre in piena libertà, con Simone de Beauvoir; essi sono i profeti di quella scuola di Saint-Germain des Prés polo e faro della cultura del primo dopoguerra. E se Sartre è il profeta principale dell'esistenzialismo Juliette Gréco è la Musa dello stesso movimento filosofico che vive e si alimenta nelle brasseries, nelle caves e nei café di quel suggestivo ambiente culturale di Saint-Germain des Prés; una Musa tutta francese, tutta femminile, tutta esistenzialista. Gli studenti della contestazione troveranno nell'esistenzialismo il riferimento culturale guida della loro azione che in Italia ebbe in Alberto Moravia un notevole esponente, in Pier Paolo Pasolini un attento e critico osservatore ed in Oriana Fallaci delle affinità con Simone de Beauvoir, L'EREDITÀ DEL '68.

Molti ideali della rivolta studentesca entrarono nelle coscienze e nella società con risvolti positivi; altri non trovarono terreno fertile. Il senso di libertà, specialmente in campo sessuale, aveva scardinato non pochi tabù ma non mancarono forme di degenerazione. Ad esempio la canzone "je t'aime moi non plus" poteva costituire un valido messaggio per un discrimine tra sesso e sentimento, tra la spiritualità e la corporalità; invece scivolò sulle chine di un becero mercantilismo e ne fa prova la polemica che sollevò Brigitte Bardot e il fatto che in Italia le traduzioni diffuse non riescono fedeli al testo originale. Nella discussione, sempre accesa, con gli antichi alunni emerge un elemento significativo: molti di essi in seguito cambiarono ideali e riferimenti anche perché all'epoca forse non erano bene informati e quindi non pienamente consapevoli delle loro convinzioni culturali, politiche, economiche e sociali. Per il resto la materia riesce controversa, opinabile. Non mancarono tuttavia effetti positivi, anche sul versante politico. Ho già ricordato i nuovi esami di stato introdotti da Sullo a partire dal 1969. Nel 1973 il ministro Franco Maria Malfatti, democristiano, propose e fece approvare la legge 477/73 di delega per introdurre attraverso una serie di DPR molte innovazioni come gli organi collegiali, la definizione di ruoli e compiti del personale della scuola e così via. Purtroppo anche qui vi fu una svolta degenerare che col tempo svuotò i migliori contenuti delle nuove norme. Tra gli aspetti negativi o che destano non poche perplessità vanno ricordati le tristi esperienze del sei politico (e del 18 all'Università) mentre una schiera di "sessantottini" riusciva a conquistare posizioni sociali ed economiche di rilievo che ad analisi non troppo superficiali mostrano scarse correlazioni con gli ideali e le istanze più genuine del movimento studentesco del '68.

L'ASTRONOMIA NAUTICA

Mentre si discuteva di queste tematiche e le ore lunghe cedevano il passo a quelle piccole uno dei tre alunni, l'ing. navale Beppe Balzano, mi chiese un parere circa il tempo che viene dedicato all'insegnamento dell'astronomia negli attuali (ex) Istituti Nautici dal momento che a bordo ormai da tempo non si usano gli astri per navigare. Beppe Massa che negli ultimi anni della sua carriera è stato un direttivo del settore navigazione delle Ferrovie dello Stato esprimeva il parere (condiviso da Leonardo Ascione) che nella formazione complessiva del capitano non dovessero mancare alcuni elementi basilari di astronomia, come previsto anche dalla STCW 2010 di Manila, ma non sapeva precisare in che misura. Io facevo rilevare che un problema analogo si era presentato, quando loro erano studenti del nautico, con il magnetismo navale. In effetti, fino agli inizi degli anni '60 lo studio del magnetismo navale veniva seguito per circa cinque mesi, seguendo le indicazioni del secondo volume di Ideale Capasso e ciò malgrado che nessun ufficiale a bordo osasse toccare i ferri per eliminare deviazioni troppo grandi. Noi l'avevamo ridotto a poco più di due settimane, anche in base alle posizioni del preside Domenico Spanò, senza rinunciare a mettere in evidenza il metodo ipotetico/deduttivo di Poisson e confrontarlo con quello induttivo di A. Smith. Ciò risultava valido sul piano pedagogico e didattico per essere essi i due metodi fondamentali della ricerca scientifica; inoltre grazie al deviascopio magnetico si facevano utili esperienze di compensazione delle deviazioni. Nel 1966 vi era stata anche un interessante intervento in merito sul Journal of Navigation di Londra ove si parlava di "fanatismo magnetico".

L'astronomia e il punto nave : nelle accademie il sestante è ancora vivo

Per la questione posta tu sai, caro Decio, che sono ormai decenni che non mi occupo di istruzione nautica e quindi un mio parere non avrebbe senso. Tuttavia si deve far notare che la situazione complessiva non è molto chiara circa i ruoli dei due ministeri: dell'istruzione e dei trasporti. Inoltre la STCW 2010 prevede competenze astronomiche per i primi ufficiali e per i comandanti ma non per gli ufficiali di guardia. Ergo, se uno studente impara a fare il punto nave con rette d'altezza e poi non fa pratica di osservazione a bordo perderà in breve tempo le nozioni apprese a scuola. Quando la navigazione astronomica era praticata a bordo l'allievo si armava del suo quaderno a carta quadrettava e si faceva il suo bravo punto insieme al I ufficiale cercando di diminuire sempre più i tempi di esecuzione dei calcoli: si passava dalle 3 o 4 ore della scuola ad un'ora circa, dopo qualche mese a bordo, ai 15/20 minuti del primo ufficiale. E quando si ritornava a bordo dopo qualche licenza si doveva di nuovo "fare la mano". Il tema sollevato da Balzano è quindi delicato. Ma le ore piccole crescevano e bisognava prendere la via di casa con la Luna al primo quarto che era tramontata da un pezzo.

Troppi meeting, troppe chiacchiere su un deserto sempre più arido, e quando succede l'incidente...

P.S. Una discussione in una sede autorevole e rappresentativa per chiarire i dubbi sollevati sarebbe auspicabile per una serie di motivi. Si avrebbero indicazioni per disciplinare e razionalizzare l'intera materia, con un'economia generale consistente sul piano della formazione culturale e professionale del navigante. Si potrebbe dare una convincente risposta a chi, anche su queste NEWS, ha sollevato perplessità nel recente passato, come la reale efficacia di molti corsi che devono seguire gli ufficiali di bordo (mi riferisco anche alla coraggiosa e consistente denuncia di un Comandante che per motivi di comprensibile precauzione non comunicò i propri connotati) ed al costo degli stessi corsi, che peraltro devono essere ripetuti periodicamente a titolo di "rinfresco", come più volte denunciato dalle NEWS anche a nome di parenti di ufficiali naviganti, etc. Ma esiste una sede di tal genere? Se non c'è, quale è il motivo? Inoltre mentre per tutte le categorie di professioni si fanno frequenti meeting, convegni, seminari ecc. di studio, di discussione e di aggiornamento, per il navigante italiano sul tema pare che non vi sia niente di tutto questo, tranne il deserto più arido, la notte più buia; e tuttavia la natura culturale e tecnica della professione richiederebbe ben altro! Poi se succede l'incidente castigiamo il malcapitato di turno e ... le coscienze sono a posto, tranquille!

Silvestro Sannino

Torre del Greco 10 di gennaio 2019

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

INFRASTRUTTURE

LA STORIA INFINITA DEL TERZO VALICO DEI GIOVI

di Stefano Briata

A seguito delle dichiarazioni del Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli sul Terzo Valico ("è un veleno del passato"), il giornalista Gianfranco Manzitti per Primocanale ha scritto una interessante storia di come è nato.

Genova e la Liguria aspettano il Terzo Valico da più di 100 anni, quando già in consiglio comunale, prima del 1915, era stato discusso ed approvato un nuovo collegamento ferroviario con la pianura padana e con Milano, per spingere i traffici portuali, da integrare ai due già esistenti.

Purtroppo, a seguito delle due guerre e alle politiche governative che tendevano a favorire l'industria automobilistica, il progetto è stato accantonato per decenni, mentre Genova si industrializzava, il porto cresceva e l'intera città

superava, prima le guerre, poi le relative pesanti riconversioni e cresceva di popolazione raggiungendo quasi i 900mila abitanti nel 1980 (ora siamo a 560mila).

La storia dell'attuale treno la ricordo benissimo come se fosse ieri, eppure sono passati poco più di trent'anni. Essa iniziò nel 1988, quando Giuseppe Manzitti (padre del giornalista Gianfranco) lanciò definitivamente il progetto di un collegamento ferroviario veloce tra Genova e Milano, precisamente dall'aeroporto genovese di Sestri Ponente, a quello di Milano Malpensa (che non è Milano, ma quasi a Varese). È bene ricordare che Manzitti padre a quel tempo era già stato direttore e presidente dell'allora Associazione degli Industriali di Genova (attuale Confindustria Genova) e fondatore dell'Intersind.

Fu lui a fondare il CIV e il COCIV e, con l'appoggio della SINA, la finanziaria che aveva costruito molte Autostrade in Italia e di un gruppo di uomini di buona volontà, tra i quali l'insigne professore di Economia dei Trasporti all'Università di Genova, Ugo Marchese, Gianni Dagnino, allora presidente della Cassa di Risparmio di Genova e di Imperia (così allora si chiamava Banca Carige), già deputato della DC, dopo Taviani uno degli scudocrociati più importanti del Dopoguerra e Ugo Signorini, l'assessore regionale anch'egli della DC, che mise la linea nel Piano Territoriale di Coordinamento, a far ripartire l'operazione. Il progetto originario era stato battezzato come "Supertreno", avente l'idea di collegare Genova a Milano con una linea ad alta velocità, costruita e gestita da soci privati, che potevano ottenere la concessione dalle FS, che allora aveva in mano tutta la rete fissa e mobile delle Ferrovie italiane.

La linea originaria partiva da Principe FS, arriva a Brignole, poi imboccava la nuova galleria di Terralba, scavalcava la Val Bisagno con un ponte per poi giungere in Val Polcevera proseguendo verso nord sotto l'Appennino e sbucare in Val Padana continuando la sua corsa fino a Milano con un percorso a fianco della A7 Genova-Milano dopo Tortona.

Il progetto creò grande attenzione ed entusiasmo da parte dei sostenitori; tuttavia ci furono dei potenti freni da parte delle FS e della Fiat degli Agnelli; entrambi per i loro motivi non vedevano con favore tale progetto: i primi perché non volevano perdere il monopolio, i secondi perché si vedevano minacciata la loro industria automobilistica (tesi del tutto fuorvianti e fuori da ogni logica). Nonostante gli ostacoli descritti sopra, il progetto andò avanti con perfezionamenti tecnici e finanziari. Molte banche europee, soprattutto francesi, erano interessate a finanziare l'opera dopo avere sperimentato a casa loro il successo della alta velocità ferroviaria (TGV).

Nonostante la buona volontà, ci sono voluti molti anni da allora prima che il piano del collegamento che Genova aspettava da tanto facesse poi reali passi avanti. C'era da contenere innanzitutto l'appetito dei partiti politici che si erano subito gettati sull'operazione con interessi sia politici di rivendicazione, sia meno limpidi, come accade da sempre davanti alle grandi opere.

Le FS, allora guidate da Lorenzo Necci, volevano gestire l'operazione più che subirla "in concessione", ma nel frattempo il mondo del trasporto stava

cambiando, e dal Supertreno si passò alla TAV e alla TAC (Alta Velocità e Alta Capacità) per persone e merci.

Negli anni '90, nonostante Tangentopoli, i governi di centrodestra e di centrosinistra rivendicavano l'avvio dei lavori con finanziamenti del CIPE, inaugurando più volte i lavori con cerimonie beffa.

Furono aperti i primi cantieri nella Val Lemme nei pressi di Voltaggio; ci furono i primi scontri con gli oppositori, gli ambientalisti e non solo che giudicavano l'opera pericolosa, inutile e costosa.

Il progetto ha vissuto così lunghi anni tempestosi, durante i quali è successo veramente di tutto, mentre l'opera incominciava e cambiavano gli assetti del COCIV, fino alla maggioranza conquistata da Salini Impregilo (la stessa impresa che farà il nuovo ponte crollato della A10).

Nel frattempo il progetto fu radicalmente modificato, con inversione della partenza: da Brignole, passa per Principe, raggiunge la Val Polcevera imboccando la nuova galleria di Fegino, attraversando l'Appennino per arrivare a Novi Ligure e di conseguenza a Tortona. Il suo proseguimento fino a Milano Rogoredo con nuovo ponte sul Po e Ticino è nella fase preliminare progettuale. Nonostante inchieste giudiziarie per corruzione, che comportarono la decapitazione dei vertici e il commissariamento e gli ostacoli politici, la costruzione del Terzo Valico stava andando avanti.

Forse, ma sicuramente, se quel Terzo Valico non fosse partito nel 1988, con il primo progetto e la formazione del COCIV, probabilmente non saremo quasi al traguardo. In merito all'operazione costi e benefici, che Toninelli ha concluso, già nel corso di questi trent'anni ne sono state realizzate numerose, certamente tarate sugli anni '80, '90, 2000, 2010; per cui sostenere che non sono mai state fatte è pura ignoranza e disinformazione. E il veleno, se mai, è stato quello delle lobby contrarie, da quelle autostradali a quelle dell'autotrasporto.

Se il Terzo Valico fosse partito qualche decennio prima, come era possibile, Genova e il suo porto sarebbero diversi, lo sviluppo della città, e non solo, avrebbe preso altre strade. Ci sarebbe anche la Gronda, un nuovo viadotto sul Polcevera nel frattempo ricostruito e tanto altro per lo sviluppo di città e regione.

Stefano Briata

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

LIBRI DA LEGGERE EVENTI DA SEGUIRE

MODUS NAVIGANDI – Per una pedagogia nel mare

Cari Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarvi giovedì 17 gennaio 2019 ore 18:30 presso i locali della Libreria Il Mare via del Vantaggio, 19 Roma per la presentaione del libro

MODUS NAVIGANDI - Per una pedagogia nel mare di Mauro Pandimiglio

Sarà presente l'autore che dialogherà con Giulio Guazzini giornalista RAI Mauro Pandimiglio sarà in libreria per raccontarci il suo ultimo libro Modus Navigandi e la sua esperienza di pedagogista nella sua scuola di vela Mal di Mare di Pescia Romana, la prima ad aprire i propri corsi in Italia alle disabilità. In mare le disabilità cessano di diventare un problema e si inseriscono a pieno titolo nelle differenze e nelle unicità di cui la natura è potente espressione. Questo libro rintraccia e rilancia gli elementi storici e filosofico-educativi di una pedagogia del mare, partendo da una sperimentazione di processi inclusivi messa in atto da oltre vent'anni in una scuola di vela residenziale tra le più importanti in Italia, in cui sono stati introdotti giovani disabili. I problemi educativi sono analizzati con l'aiuto di riferimenti accademici e di autori impegnati nei campi della psicologia, della pedagogia, delle neuroscienze e dell'antropologia. Nel percorso leggero ma puntuale del libro sono definiti i cardini di un modello di apprendimento, quello del navigare, che attraversa e trasforma quello formale e lineare della scuola per farsi circolarità di un linguaggio d'ascolto e di un apprendimento che nasca prima di tutto dentro ciascuno di noi.

ONLINE ILBOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

Dal primo gennaio 2019 il Bollettino Avvisatore Marittimo è diventato digitale e viene distribuito agli abbonati per email o sul nostro sito (previo log in)

Il costo dell'abbonamento per il 2019 è di 100 € anziché 120

Se avete domande, se preferite ricevere questa mail su un altro indirizzo, scriveteci a info@informazioneemarittime.it telefonateci al +39 081 559 09 49

YACHT DESIGNERS, ISAD , LA CONFERENZA DI ANTONIO VETTESE

Carissimi tutti , innanzitutto buon inizio 2019 .

La Lecture / Conferenza di Antonio Vettese si è svolta il giorno 9 gennaio, presso l' ISAD - via Balduccio da Pisa 16 - Milano

E' una lecture non solo dedicata agli studenti del corso di Yacht Design , ma che può interessare appassionati di nautica e di design in generale. Sono stati invitati i soci A.Te.Na. , As.Pro.Na.Di. , ma anche LNI e tutti quanti ritengono utile essere aggiornati sulla evoluzioner dello yacht design visto con gli occhi di un giornalista nautico esperto di Coppa America per 15 anni direttore della testata Vela e Motore , che scrive su Il Sole 24 ore.

Non è mancato un cenno sulle attuali vicende della AC e delle sue ripercussioni sulla nautica da diporto.

Vi aspettiamo all'ISAD.

Sergio Abrami YD

PS : Una anticipazione : L'ing Sergio Cutolo sarà il prossimo special guest , la data è il 31 Gennaio ore 14:30 stesso indirizzo , stesse modalità di partecipazione con pre iscrizione a coordinamento@isad.it

Studio Sergio Abrami YD

Piazza C. Battisti n°9

I - 25068 Sarezzo BS

SKYPE : sergioabrami_yd

cell ITA 00 39 348 2269139

cell Cina 00 86 186 6790 9210 cell UAE 00 971 56 626

4699<https://www.facebook.com/StudioSayd?pnref=lhc>

SICUREZZA E LAVORO

Il nemico dei marittimi

Ona onlus è l'osservatorio nazionale sull'amianto , l'anno scorso ha organizzato un convegno a Piano di Sorrento sui diritti dei lavoratori del mare, in Italia ci sono ancora 40 milioni di tonnellate di materiali contenenti amianto di cui 33 milioni compatto e 8 milioni di tonnellate di amianto friabile.

Tra le categorie maggiormente colpite dall'esposizione professionale a polveri e fibre di amianto rientra certamente anche quella dei lavoratori del mare.

il largo utilizzo di questo materiale tossico, un tempo massicciamente presente nel settore navale, ha determinato e ancora oggi determina, una vera e propria strage silenziosa tra questi operatori.

a tal proposito, recenti studi scientifici hanno rivelato numeri davvero preoccupanti, con vicende riscontrabili in gran parte del territorio nazionale, dalla Liguria alla Campania, alla Puglia, Sardegna, Sicilia, ecc.

emblematico è stato il caso Procida, isola connotata da una forte ed antica vocazione marinara, dove già nel 2014 si registrava un elevatissima percentuale di patologie asbesto correlate.

secondo le stime dell'o.n.a (osservatorio nazionale amianto), la cosiddetta "fibra killer" ha causato tra i naviganti italiani più di 1.600 vittime, un dato parziale, considerando il periodo di latenza della malattia che può variare dai 15 ai 25 anni e secondo alcuni esperti, persino oltre.

occorre ricordare che l'amianto è stato definitivamente bandito in Italia con l'avvento della l.27 marzo 1992, n.257 (norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto).

anche gli armatori hanno dovuto pertanto adeguarsi alla normativa, provvedendo alla dismissione progressiva di gran parte del naviglio mercantile contenente il minerale cancerogeno.

pur tuttavia, un alta percentuale di imbarcazioni a rischio attraversa ancora i mari.

il capitolo “amianto” per la storia della marineria italiana rappresenta senza dubbio un passaggio grave ed oscuro in cui il diritto inalienabile alla salute e’ stato ingiustamente violato e calpestato.

cio’ nonostante, il riconoscimento di misure previdenziali e sanitarie per i lavoratori esposti, nonche’ l’accesso alle indennita’ di natura risarcitoria, spesso impattano con tecnicismi ed ostacoli burocratici insormontabili.

si calcola che in italia siano circa 30 mila le pratiche che risultano inevase: 30 mila persone alle quali non e’ ancora stata data nessuna risposta!

sebbene tale comparto costituisca un’eccellenza per il sistema paese, i marittimi, inermi di fronte ad un nemico ostile di cui neppure conoscevano l’esistenza, sembrano essere completamente abbandonati dalla politica e dalle istituzioni.

concludo queste brevi riflessioni, auspicando che le oggettive difficolta’ e il tempo ormai trascorso, non inducano la gente di mare e le loro famiglie ad una sorta di rassegnazione rispetto ad una tragedia, che forse qualcuno vorrebbe incolpevole figlia dei suoi tempi.

Felice Magarelli