

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 1 agosto 2015

L'azione più ripugnante che un essere umano possa fare è tagliare la sanità!

In questo numero:

° Analisi del turmoil cinese e le reazioni sulle nostre economie e sullo shipping.

° Riflessioni sul comportamento etico degli operatori dello Shipping

CONTROPLANCIA a cura di Massimo Granieri

ECONOMIA DI MERCATO E DIRIGISMO SPINTO UNITI IN UN ABBRACCIO IMPOSSIBILE: CHE COSA CI ASPETTA

Mentre il mondo mediatico è concentrato sulla Grecia, la Cina e le borse sono nel panico. Il mercato azionario cinese guidato da regole "ad personam" come l'economia e l'industria stessa, shipping compreso, crea forti preoccupazioni.

Dopo il tracollo di metà giugno, che ha portato in poche sedute a cancellare un terzo del valore azionario raggiunto nella lunga galoppata di questo 2015, il mercato cinese subisce una nuova pesante perdita, la borsa di Shanghai ha perso l'8,48% e, dopo settimane relativamente tranquille, ritorna la preoccupazione di un contagio anche nelle maggiori piazze azionarie mondiali. Era dal 27 febbraio 2007 che non si registrava una perdita simile sui listini cinesi, Shenzhen 7%. A Shanghai alle fine della seduta, oltre 2 mila titoli hanno perso e solo 77 guadagnato. L'ulteriore tonfo pone fine a un piano di emergenza durato tre settimane e alimentato da una serie imponente di provvedimenti governativi. Prima di colare a picco, la borsa cinese è cresciuta per dodici mesi consecutivi a ritmi senza precedenti (150 per cento circa per i due valori di riferimento principali, Shanghai Composite e Shenzhen Composite), e a un certo punto è scoppiata. All'inizio di giugno è stato registrato un crollo del 18 per cento, e da allora la borsa non si è ancora risolleata. Dopo aver accumulato un valore di circa 6,5 trilioni di dollari, il crollo del 30 per cento ne ha bruciati circa 2. In tre settimane sono stati bruciati qualcosa come duemila miliardi di dollari, una cifra dieci volte più grande del Pil greco.

A pesare sul tracollo dei listini cinesi i timori sull'economia, i deludenti dati sui profitti delle imprese a giugno, non in ultimo i massivi investimenti di milioni e milioni di dollari per l'acquisto di miniere e pozzi petroliferi in tempi di massimo mercato, ora deprezzati dalla riduzione drastica dei consumi del minerale di ferro o dall'abbassamento dei prezzi del greggio. Un ennesimo paradossale

serpente che si mangia la coda in quanto la Cina, quale maggior consumatore dei prodotti di queste due materie prime, ha contribuito pesantemente con la recente politica di riduzione dei consumi al crollo di questi due mercati. Come sottolineato da Claudia Astarita di *Panorama* in alcuni suoi interessanti articoli, molti dubbi sono inoltre sorti sull'efficacia delle misure anti-bolla di Pechino dopo l'intervento della Banca Centrale. Da tempo si era infatti diffusa la sensazione che il recupero fosse solo legato alle misure anti-scoppio della bolla, ma che prima o poi la fuga degli investitori sarebbe ripresa. A nulla è valso l'annuncio della Banca Centrale di nuove iniezioni di liquidità e la sospensione di 1.476 titoli (la metà del listino) per arginare il crollo. Sono anni che riferendosi all'economia della Repubblica popolare si parla di bolle prossime all'esplosione: immobiliare prima, finanziaria poi. E invece, a dispetto di ogni previsione, i mercati hanno continuato a stare in piedi. Fino a quando gli effetti di medio periodo di una crescita in forte rallentamento non sono venuti a galla. Facendo appunto scoppiare situazioni già fin troppo precarie. Se la speculazione nel comparto dell'edilizia è stata indirettamente fermata dal momento che in Cina oggi non si costruisce più ai ritmi di anche solo cinque o sei anni fa, tanti hanno cercato di realizzare guadagni facili investendo in borsa. Nella certezza che anche una crescita meno rapida avrebbe garantito ottimi profitti.

I soldi presi in prestito

Ma il vero problema del paese è che la maggior parte degli operatori investe con soldi presi in prestito, un'abitudine che, alla prova dei fatti, moltiplica gli effetti negativi di una bolla ad ogni minimo ribasso. Questo perché se si investe più di quanto si possiede e il mercato cresce, i profitti aumentano ma chi se ne avvantaggia di più è chi ha messo il denaro extra a disposizione. Quando invece il mercato frena, chi deve far fronte alle perdite è il singolo che ha chiesto denaro a prestito, che inevitabilmente ne esce fortemente penalizzato. E in Cina, oggi, il mercato sta rallentando, trimestre dopo trimestre. La scelta di abbassare i tassi di interessi, approvata per limitare questa corsa irrazionale agli investimenti, alla fine non ha fatto altro che peggiorare la situazione. Come ha spiegato Michele Geraci, economista della Nottingham University Business School China, nel corso di un convegno, il cinese medio, "a fronte di ritorni sempre più bassi sui propri risparmi, ha in un certo senso costretto le banche a prendere i risparmi dei cittadini cercando di reinvestirli in *asset* che potessero dare un ritorno maggiore rispetto ai conti correnti". In questo modo, però, hanno spinto il mercato verso l'alto, "senza nessun cambiamento nei fondamentali delle imprese, senza nessuna revisione al rialzo dei profitti". E a un certo punto la situazione è scoppiata. Parecchi sono convinti che Pechino non abbia i mezzi per frenare questa caduta nè sia interessato a farlo. E ciò che preoccupa di più è che tutte le strade tentate fino ad oggi si siano rivelate senza uscita. Manovre sui tassi di interesse, immissioni di liquidità, nuovi regolamenti per le banche, nulla ha frenato la corsa dei piccoli investitori che inseguendo il sogno di un

arricchimento facile, hanno preso di mira la borsa cinese (a maggio 2015 sono stati 12milioni i nuovi operatori che hanno iniziato ad operare sulle principali piazze del paese). E l'hanno fatta crollare.

Nonostante questo, un intervento massiccio da parte delle autorità potrebbe rivelarsi controproducente. Il problema è serio nel senso che un mercato apparentemente poco stabile potrebbe scoraggiare gli aumenti di capitale delle singole aziende, ostacolare i prossimi passi verso la liberalizzazione e anche gli investimenti stranieri. Tuttavia, il rischio è che un intervento forte finisca col gettare le basi per una bolla futura ancora più ingestibile. In questo caso c'è chi suggerisce che l'unica strada percorribile sia quella di lasciar cadere i prezzi fino a quando il mercato non deciderà autonomamente di aver raggiunto il limite. E solo a quel punto definire nuove regole per evitare di ricadere, in futuro, negli stessi errori. La Cina sa che il suo mancato intervento potrebbe generare il panico, non è un caso che, per fare in modo che "tutto si muova nella giusta direzione", banche e fondi di investimento siano stati "richiamati all'ordine" per dare alle borse nuove abitudini e nuove regole per sopravvivere. Le misure di stabilizzazione introdotte nel fine settimana hanno regalato qualche boccata d'ossigeno alla piazza di Shanghai, ma è inconfutabile affermare che questo crollo improvviso ha dimostrato che nemmeno la Cina è invincibile, resta da vedere quali risultati sarà possibile ottenere nel medio periodo con questi interventi pilotati.

Lo stretto collegamento tra la Borsa di Shangai e quella di Hong Kong nel “bene e nel male” Il crollo degli immobili e la lotta alla corruzione

Fino a giugno si è registrata un'impressionante crescita della Borsa cinese. In parte la corsa agli investimenti era stata il “sostituto monetario” davanti al crollo dei prezzi dell'immobiliare. La lotta alla corruzione del governo aveva poi impedito a quegli investitori con danaro non proprio pulitissimo di riversare milioni nel settore immobiliare e di riparare all'estero con grossi quantitativi di denaro. La liquidità, dunque, è rimasta in Cina, ma con meno sbocchi. A questo si era aggiunto lo stretto collegamento fra la Borsa di Shanghai e quella di Hong Kong, che lo scorso novembre aveva procurato un'euforia fra gli investitori cinesi e che si è rivelato capace di unire le due Borse sia nel bene che nel male. Insomma, mentre gli analisti finanziari mettevano in guardia da un'eccessiva separazione fra i “fondamentali” dell'economia cinese e la crescita della Borsa di Shanghai, tutti si buttavano in Borsa cercando di trarre vantaggi dalla sua corsa spericolata verso l'alto, decidendo che il governo non avrebbe mai permesso che le azioni calassero.

I risparmi volatilizzati

Così, i risparmi delle famiglie, le borse di studio di parecchi studenti e le pensioni di altrettanti pensionati sono state riversate nelle azioni di aziende

praticamente ignote, mentre gli altri hanno preso a prestito, a qualunque tasso, denaro da immettere in tutta fretta nel mercato. **Molti nuovi milionari sono nati in pochi mesi - ma ora, questi stessi investitori non istituzionali si ritrovano del tutto bruciati.**

L'effetto-domino sulle altre Borse asiatiche

Ora dopo un mese di cali, chi ancora non ha venduto vuole farlo al più presto, terrorizzato all'idea che i soldi presi a prestito siano ogni giorno più difficili da restituire. Pechino continua a enunciare nuove regole per bloccare l'emorragia: ha abbassato i tassi di interesse, richiesto alle aziende statali di non vendere "nemmeno un'azione", ha promesso maggiore liquidità, obbligando le banche ad estendere prestiti, e ottenuto il sostegno della Banca Centrale cinese, la Bank of China. Per ora, tutto quello che è riuscita a fare è stato trascinare nella rovinosa caduta anche le altre Borse nelle vicinanze: quella di Hong Kong, prima di tutto, dal momento che chi non riesce più a vendere azioni cinesi a Shanghai cerca di sbarazzarsi almeno di quelle cinesi scambiate a Hong Kong o tramite Hong Kong. E anche Tokyo e Seul risentono gravemente dei postumi della sbronza cinese.

Mercato e Partito Cinese, la strana alleanza che lo shipping conosce molto bene. E la Federal Reserve ? E l'Europa ?

Csf, China Securities Financial. E' il nome di questa società che da statuto promette di «implementare scrupolosamente le decisioni del Diciottesimo Congresso del Partito». È la Csf, infatti, che sta controllando per conto del governo di Pechino l'alta e bassa marea di liquidità sulle Borse cinesi, con onde destinate a infrangersi - come nei giorni scorsi - sui mercati finanziari di tutto il mondo. Dopo il crollo iniziale della Borsa di Shanghai nella seconda metà di giugno è stata la Csf - controllata interamente da soggetti pubblici, tra cui la stessa Borsa di Shanghai e quella di Shenzhen - a far arrivare fondi della Banca centrale agli intermediari di Borsa, in modo da sostenere artificialmente le quotazioni. E nei giorni di crisi è stata proprio la Csf a mancare all'appello mentre le stesse quotazioni piombavano a terra.

Così la Csf potrebbe avere un ruolo, seppure indiretto, anche nel condizionare le decisioni di una sigla assai più famosa come la Fed, quella Federal Reserve che deve decidere non se, ma quando, alzare i tassi d'interesse americani. Se dall'Oriente verranno altri e nuovi segnali di declino, anche la Fed potrebbe decidere di ritardare un inasprimento della politica monetaria. I segnali, va detto, non sono pochi, c'è la Borsa di Shanghai ma dietro l'andamento degli indici c'è anche un rallentamento dell'economia cinese che mette ansia agli investitori: quest'anno, per la prima volta dal 1990 il Pil dovrebbe crescere di un "misero

7%” . Risultato peraltro non scontato e dal quale dipendono in parte anche le sorti dello stesso presidente Xi Jiping e del premier Li Keqiang. E timori ci sono anche per l’inflazione. Che il prezzo della carne di maiale sia ai massimi da tre anni a questa parte potrà non sembrare una grande notizia alle nostre latitudini, ma è invece una notizia che pesa parecchio sulla borsa della spesa di una massaia cinese. Prezzi alimentari in ascesa significano rischio di maggiore inflazione e per combattere l’inflazione la Banca centrale potrebbe essere costretta ad alzare i tassi che ha abbassato l’ultima volta proprio il 27 giugno, sperando proprio di rianimare la Borsa. Ma una crisi economica cinese può colpire anche l’economia di Usa e Europa? E se sì, in che modo? Per gli Stati Uniti, dove la Cina è il terzo Paese verso cui si esporta dopo Canada e Messico, il problema in termini di economia reale non è enorme: l’export complessivo rappresenta solo il 13% del Pil Usa, visto che l’economia americana si regge più che altro sulla domanda interna. Così, anche se i consumatori cinesi rallenteranno i loro acquisti di beni americani - nei primi cinque mesi di quest’anno ne hanno comprati per 46 miliardi di dollari - gli effetti pratici sugli Stati Uniti non saranno devastanti. Qualche problema in più - ma sempre abbastanza limitato - per l’Ue, che vede nella Cina il secondo partner commerciale dopo gli Stati Uniti e che l’anno scorso ha esportato merci per 165 miliardi di euro. Poco o niente di cui preoccuparsi, allora? Purtroppo non è così. In primo luogo perché lo scoppio della bolla finanziaria cinese (dal giugno 2014 al giugno scorso Shangai aveva guadagnato il 150%) evidenzia tutti i problemi di un sistema unico al mondo - economia di mercato e dirigismo spinto uniti in un abbraccio impossibile - sul quale nessuno si è soffermato fino a quando la Borsa saliva. Adesso, se il governo cinese non dovesse più intervenire per frenare la caduta delle quotazioni, gli effetti del crollo di Borsa potrebbero diventare più gravi; ma allo stesso modo, se Pechino deciderà di curare ancora una volta i malanni della finanza con le strategie del Partito e qualche intervento della solita Csf l’anomalia cinese sarà confermata.

E in un’epoca di mercati sempre più interdipendenti - assieme le Borse cinesi rappresentano il secondo mercato dopo Wall Street – quanto ci si potrà permettere questa anomalia? E poi resta da vedere quanto lo stesso potere politico di Pechino possa fare i conti con una crisi finanziaria ed economica: quelli che oggi vedono cadere le quotazioni dei loro titoli - racconta l’Economist - sono all’80% piccoli investitori attratti dai guadagni facili, e spesso giovani di una classe media finora emergente. Se Pechino dovesse tradire la promessa fatta con la grande corsa alla Borsa gli effetti potrebbero essere anche più ampi di un semplice crollo finanziario.

Il boom speculativo del mercato dei noli.

Nuove generazioni di operatori senza memoria ?

E’ un dato di fatto che governi totalitari, grandi gruppi industriali e finanziari

liberali si riconoscono in una regola ferrea a loro comune: ad ogni crisi segue un epurazione dei vertici manageriali che a torto o a ragione vengono ritenuti responsabili del fallimento. Lo abbiamo visto, ancora una volta in Cina quando durante il boom speculativo del mercato dei noli del 2005/7 il Governo Centrale, in previsione di una crescita dei trasporti ritenuta allora esponenziale, “istruiva” i massimi vertici delle più importanti compagnie armatoriali di bandiera, Cosco in testa, di noleggiare il maggior numero possibile di tonnellaggio, indipendentemente dai noli stellari richiesti in quel periodo dagli armatori. La crisi del 2008 ha mandato tutte queste teorie a gambe all’aria e con esse coloro che, adempiendo ad ordini ricevuti o seguendo propri convincimenti si sono trovati travolti da questo vortice. In quell’occasione, come ora nel caso del crollo borse, il Governo Centrale cinese intervenne con massive iniezioni di liquidità per coprire i grossi debiti contratti a causa degli esorbitanti noli concordati pochi mesi prima. In altri casi, ancora una volta come nel caso del mercato azionario, creando arbitrari regolamenti a proprio uso e consumo che negavano agli armatori i diritti al risacimento per anticipata riconsegna di queste navi sanciti invece da regolari contratti di noleggio redatti secondo le più antiche e riconosciute leggi marittime internazionali. Oggi , dopo i botti di grandi nomi dello shipping saltati in aria, trascinati da rovinosi fallimenti, i superstiti, molto più ridimensionati sono guidati da una nuova leva di giovani strateghi. Nella Cina comunista un ricambio generazionale imposto dal Congresso del Partito, in occidente guidato invece da spietati collegi dirigenziali alla ricerca di sangue nuovo che sappia uscire dal tunnel e ricreare profitti. Non credo che i problemi, soprattutto se complessi, si possano risolvere in modo radicale, e non mi fanno paura i ricambi generazionali che sono un fatto fisiologico vecchio come il mondo, ma temo la velocità con cui questi cambi della guardia avvengono. Giorni addietro parlando con un giovane, ma ritenuto già scafato, collega circa il mercato dei noli sono rimasto soproso non avesse idea di come funzionavano le cose nel nostro campo negli anni '90 o inizi 2000 e neppure aveva vissuto o sapeva del boom del 2005. Chissà da dove partirà “il vissuto” dei futuri vertici delle prossime società finanziarie, bancarie o armatoriali. In questo mondo sempre più burrascoso non mi fa paura il giovane comandante ma mi impensierisce la sua mancanza di esperienza. Pur conoscendo la teoria di come affrontare l’onda mi domando se saprà evitarne i danni non avendo la “memoria storica” del suo rumore, del suo odore e della sua potenza quando si infrange sul mascone.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Riflessioni sul comportamento etico degli operatori

a cura di Decio Lucano

ETICA E SHIPPING

“Siamo marinai che devono riparare la loro nave in mare aperto”

Abbiamo ripreso un aureo libretto che contiene gli atti di un convegno organizzato nel dicembre 2005 dal Rotary (Genova Nord e Genova Ovest) dal titolo Etica e Shipping con relatori di grande rilievo , libretto (edito con il contributo della SIAT) che è sempre presente sui tavoli degli operatori del trasporto e delle assicurazioni. Segno che nel variegato mondo dello Shipping i ruoli dei soggetti spesso si sovrappongono, navigando in un mare di norme nazionali e internazionali tenendo però alta la bandiera della responsabilità sociale e del rispetto dell'ambiente.

La struttura dello Shipping – scriveva Renato Midoro già ai primi anni '90 a proposito di shipping e Intermodalità- è stata investita nel corso degli anni '80 da intense trasformazioni. Alle tradizionali funzioni trasportistiche marittimistiche si affiancano nell'ambito dell'impresa altre attività che contribuiscono al miglioramento dello standard qualitativo del complessivo trasferimento di merci , cercando di soddisfare i desiderata dei caricatori (door to door, floor to floor, groupage, informazione , logistica, magazzinaggio, amministrativo-documentali etc...) . In tal modo lo Shipping si configura non solo come un'attività di trasferimento via mare delle merci, bensì come uno dei protagonisti dei sistemi coordinati produttivo-distributivi.

La struttura dello Shipping sotto il profilo dell'appartenenza settoriale del soggetto economico è caratterizzata soltanto per il 30% da autentici interessi armatoriali, il 32% fa capo a società di trading, di trasporti e industriali, il 16% a caricatori e il restante all'intervento dello Stato o investitori non shipping. Da parte dei caricatori-utenti , nell'ambito del ciclo trasportistico complesso dei container e da parte di imprese leader, vengono attuate strategie di integrazione e / o di coordinamento e controllo delle catene multimodali di trasporto e dei servizi alle merci ad esse connessi.

Siamo d'accordo su che cosa sono le aziende di Shipping ?

Secondo Fabrizio Vettosi il concetto di Shipping oggi è esteso a più soggetti terra/mare insieme concatenati nell'esercizio della loro attività. Da DLNews riprendiamo alcuni suoi concetti per formulare alcune riflessioni.

(i) Le Aziende di Shipping sono aziende di logistica (a volte anche Intermodale)

(ii) L'Asset (Nave) è il punto di arrivo, o meglio l'effetto e non la causa dell'attività armatoriale, nel senso che l'azienda di shipping deve tendere a guadagnare trasportando al meglio e con la massima efficienza cose e/o persone;

(iii) Sintesi: la nave non è essa stessa oggetto di business ma "stabilimento produttivo" al servizio del core business (trasporto).

(iv) Conseguenza: Le aziende di shipping richiedono visione imprenditoriale strategica; gli investimenti vanno esattamente calcolati per i ritorni potenziali che possono assicurare per la crescita del valore aziendale e non per mera speculazione fine a se stessa e, peggio ancora, per emulazione ed edonismo;

(v) La visione strategica richiede risorse umane, management di alto livello, ed organizzazione evoluta con delega e dibattito interno;

(vi) In una sola parola : l'azienda di shipping si crea anche "on shore" e non solo "off shore".

(vii) La professione imprenditoriale di armatore non si eredita per cognome, ma in analogie ad altre industrie, richiede merito, competenza, applicazione;

Tutto quanto espone Vettosi impone oltre la professionalità una deontologia morale , un'etica: esiste nel nostro campo ?

L'Etica nello Shipping in un dibattito rotariano

Presso la Facoltà di Ingegneria il 2 dicembre 2005 si svolse un importante convegno dal titolo Etica e Shipping organizzato dal Rotary Club genovaNord e dal Rotary Club Genova Ovest i cui atti sono stati pubblicati con il contributo

dalla SIAT , compagnia leader nelle assicurazioni e riassicurazioni nel trasporto marittimo.

Ma che cos'è e come entra l'Etica nello Shipping. Le buone pratiche sono sufficienti ?

Secondo il grande pensatore, filosofo , medico e filantropo Albert Schweitzer, studioso delle filosofie orientali, è 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.

Morale e etica si prestano a varie interpretazioni e correnti di pensiero, ma nel nostro caso è forse utile seguire il pragmatismo kantiano che collega la morale al dovere obbligatorio di uniformarci ad essa in un contesto di libertà. E l'Etica , al di là di ogni riflessione filosofica e scientifica, è anche ricerca nel nostro ambito socio economico di “buone pratiche “ nel fissare il pensiero sui diversi piani in cui operiamo, sempre, senza mollare mai, azione che richiede coraggio e sacrificio. Mi piace ricordare una notazione da Anterem (rivista di ricerca letteraria) : “ siamo marinai che devono riparare la loro nave in mare aperto “ . Cioè sempre, il nostro comportamento è come il telegrafo di macchina di buona memoria indicante tutta forza avanti.

Giovanni Sartori , nel suo ultimo La corsa verso il nulla, Mondadori, cita Max Weber che distingue tra “ etica dell'intenzione “ ed “ etica della responsabilità”. La prima punta sul bene (come lo vede) e non tiene conto delle conseguenze. L'etica della responsabilità , invece, mette in conto le conseguenze delle azioni, se dannose dobbiamo fermarci. Va da sé, prosegue Sartori, che la moralità debba contenere entrambe queste caratteristiche.

Fatte queste premesse diamo una piccola sintesi dell'interessante libretto.

Si tratta di un tema (Etica e Shipping) perfettamente in linea con i principi rotariani, dove l'impegno civico è prevalente nella società civile e i rotariani devono informare i propri affari e la propria attività professionale ai principi della rettitudine e del servizio .

L'etica nelle attività professionali e nel nostro focus nello Shipping.

La “ sbarbarizzazione “

L'aureo libretto che raccoglie gli interventi dei relatori meriterebbe di essere pubblicato integralmente, riportiamo qualche cenno tanto da dare a questo dibattito un contributo non solo tecnico e di business.

Ennio Palmesino, broker, “ ...diffondere una cultura della qualità della vita attenendosi alla responsabilità sociale delle imprese”...

Ugo Salerno, ad Rina, dal punto di vista di una società di certificazione:...”

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% 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, perchè dallo svolgimento della loro attività dipende la maggior parte delle attività che si svolgono sulla terra ferma.

Carlo Podenzana- Bonvino, Università, esamina l'etica dal lato dell'università: come un corso di studi di natura evidentemente tecnica possa contribuire a promuovere una crescita del livello etico dell'ingegnere navale.

Stefano Messina, armatore, esamina il rapporto etica e shipping affermando che lo shipping italiano come tutto lo shipping soprattutto europeo si sia evoluto verso una “sbarbarizzazione“, cioè nella direzione di una sempre maggiore sensibilità verso i problemi sociali e ambientali ; conseguenza della globalizzazione che caratterizza tutti i rapporti , quelli di tipo economico e quelli di tipo culturale , particolarmente nel settore del trasporto marittimo. Anche di fronte a sacche di deregulation , lo shipping è uno dei settori più regolamentati e deve rispondere a norme nazionali e internazionali. L'approccio etico però non può nell'ambito del business essere assimilato e ridotto al “rispetto della norma giuridica “ anche se il rispetto delle regole non comporta di per sé una “condotta etica “.

Ma c'è un altro aspetto. Il nostro (trasporti marittimi) è un mondo dove i rapporti si basano in gran parte sulla credibilità delle persone e su accordi commerciali spesso raggiunti a voce. Per di più è un settore sottoposto alla piena concorrenza in cui è impossibile ritagliarsi una nicchia di mercato e ridurre tale concorrenza, ciò vuol dire che è particolarmente importante rispettare le regole ed i comportamenti pena l'espulsione dal mercato.

Francesco Siccardi, avvocato marittimista, esamina in modo esaustivo le applicazioni pratiche in diritto del concetto di etica , esempio il dovere di buona fede nello svolgimento delle trattative contrattuali , sottolineando alcuni settori di conflitto tra comportamento etico e diritto nel campo dello shipping. Bandiere di convenienza , la responsabilità nell'inquinamento marino , la limitazione del debito dell'armatore, le single ship companies che pongono in essere una serie complessa di regole che si intrecciano nel comportamento dei soggetti responsabili della società in cui operano e che spetta al legislatore colmare le lacune tra etica e diritto.

Mauro Iguera, broker assicurativo, esamina la materia nel rapporto tra comportamenti etici e assicurazioni marittime. Come operatore broker assicurativo che, secondo la vulgata, utilizza qualsiasi cavillo per non tenere fede ai propri impegni contrattuali, fa autocritica nei riguardi della sua categoria . Tuttavia la sezione marittima opera con criteri ragionevolmente etici in simbiosi con l'armatore .

Dal punto di vista di un altro armatore , Tullio Biggi, shipmanagement , insiste sul ruolo vitale dell'attività armatoriale per l'economia mondiale , vista spesso in maniera negativa dalle persone (e sono tante) che non hanno alcun contatto o interesse nel campo marittimo e se ne interessano solo in caso di sinistri. Cioè lo

Shipping sarebbe un'industria poco etica perchè danneggia l'ambiente , manca di trasparenza ed è interessata solo al profitto. Al contrario la grande maggioranza delle compagnie agiscono responsabilmente ed in maniera etica, costruendo navi sicure e formando buoni equipaggi, adottando programmi corporativi e di responsabilità sociale.

Questo è un primo round di idee e concetti sul significato di Shipping e sul ruolo del'Etica in questo contesto considerando le prossime riforme logistiche e portuali e con un carico di norme cui l'armamento (personale navigante compreso) deve sottostare: ai lettori e ai giornalisti il prosieguo del dibattito.

Decio Lucano

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LIGURIA, FINANZIAMENTI UE : AL PORTO DI GENOVA SISTEMA DI ELETTRIFICAZIONE PER LE NAVI

La Liguria è al secondo posto in Italia per spesa del fondo Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale), il programma che finanzia gli investimenti in generale (incentivi alle imprese, ricerca e innovazione, infrastrutture, agenda digitale, energia), mentre è indietro sulla spesa dei fondi del Fse il Fondo sociale europeo, che finanzia azioni per l'occupazione, l'istruzione e la formazione.

Il programma Por-Fesr si è sviluppato attraverso 5 assi: Imprese, organismi di ricerca, università; Energia; Sviluppo urbano; Valorizzazione delle risorse naturali; Assistenza tecnica.

L'asse energia è servito per migliorare la qualità dell'aria dei Comuni, per la generazione di energia da fonti alternative, per la progettazione di un sistema informativo ambientale, per la realizzazione di un sistema di fornitura a terra dell'energia elettrica per le navi nel porto di Genova, per la realizzazione di interventi sul risparmio energetico delle imprese.

BONO INSISTE: RIBALTAMENTO FINCANTIERI A SESTRI , ORMAI IMPOSSIBILE : I 70 MILIONI DI QUALCHE ANNO FA RIMASTI A...

"Niente è stato fatto e per i prossimi anni niente sarà fatto. Ho spiegato fin dall'inizio che l'opera andava realizzata nel momento di vuoto di lavoro perchè mentre abbiamo navi in lavorazione è impossibile. Speriamo almeno che ora non peggiorino lo stato di agibilità del cantiere con nuove iniziative a mare che ci costringerebbero a chiudere".

Lo ha detto Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, circa il ribaltamento a mare dello stabilimento genovese di Sestri Ponente, che prevede il riempimento dello spazio acqueo antistante l'attuale cantiere per ampliarne la superficie. A margine della cerimonia del taglio della prima lamiera di "Silver Muse", la nuova nave da crociera ultra-lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Silversea Cruises, Bono ha poi aggiunto: "Andiamo avanti così come in passato, approfittando del mercato molto favorevole. Il ribaltamento a mare - ha spiegato - è un'opera infrastrutturale prevista da un accordo di programma siglato al Mise nel 2009 ma non è stata realizzata. Quindi ci faremo carico di un differenziale di costi in più perchè non è stato fatto il ribaltamento e questo differenziale di costi può incidere sulla competitività del cantiere. Quando hai dei costi in più o te li puoi permettere perchè hai altre efficienze dall'altra parte oppure non puoi prendere le navi. L'appello a lavorare con più efficienza - ha sottolineato Bono - è legato alla necessità di farsi carico di questi maggiori costi legati al deficit infrastrutturale".

Firmato l'accordo per l'imbarco degli allievi

Il 30 luglio 2015 a Roma, presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali l'accordo definitivo volto a favorire l'imbarco degli Allievi italiani a bordo di navi di bandiera italiana ed estera.

Tale accordo fa seguito al protocollo d'intesa sottoscritto il 26 febbraio scorso e ad una serie di approfondimenti sulla materia svolti da Confitarma e dalle Organizzazioni Sindacali con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'INPS.

L'accordo riveste particolare importanza per la promozione dell'occupazione dei giovani italiani nelle professioni del mare.

Attraverso un inquadramento più moderno della figura dell'allievo, si agevola infatti l'ingresso di nuove leve a bordo delle navi con concrete prospettive di sviluppo di carriera.

Si ricorda che l'ulteriore importante elemento dell'intesa è l'introduzione della figura contrattuale del Terzo Ufficiale Junior, volta a favorire l'inserimento nel mercato del lavoro marittimo degli Allievi ufficiali che hanno già superato l'esame di abilitazione.

L'accordo sottoscritto in data odierna completa sul piano qualitativo il quadro della trattativa che il 1° luglio 2015 si è conclusa con il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro del settore marittimo.

Nasce a Trieste l'Accademia di Marina Mercantile

Da settembre l'Istituto Tecnico Logistica e Trasporti (Nautico) di Trieste diventato Istituto Superiore sarà la sede dell'Accademia di Marina Mercantile, la prima istituzione in Adriatico. A questa iniziativa che diventerà fondazione come quella genovese partecipano la Regione , il Comune, gli enti provinciali e grandi industrie come Fincantieri, Wartsila, Autorità Portuale e altre. E' il segno che la città ha preso coscienza del problema grazie alle battaglie che hanno visto in prima fila la giornalista scrittrice Lucilla Cechet e uno stuolo di opinion makers che insistono per elevare il livello dell'istruzione e formazione degli allievi ufficiali nella città giuliana che ha grandi e antiche tradizioni marinare.

LETTERE , SEGNALAZIONI , CULTURA

DUE DONNE SUL “FRONTE DEL PORTO”

Lo sbocco a bordo dopo il diploma e la nave scuola

L'imbarco estivo sulle navi di Novella

Caro Lucano, partendo dal presupposto che, a parer mio, il dialogo e il dibattito sono sempre e comunque costruttivi, mi sembrava significativo evidenziare alcuni aspetti deboli del percorso scolastico.

Io mi sono limitata solo a riportare dei fatti, a dire che i ragazzi che hanno scelto la via del mare non sono stati informati a sufficienza in merito a quello che avrebbero dovuto fare una volta conseguito il diploma, ossia che sarebbe stato necessario variare la qualifica da allievo nautico ad allievo ufficiale di coperta.

E, secondo me, erano queste le notizie utili per i ragazzi...

Io credo che un istituto tecnico come il "Nautico" debba offrire ai ragazzi (parlo di quelli che hanno scelto il mare) la possibilità di fare quanta più esperienza possibile a bordo.

Io credo che si debba perseguire la strada della "nave-scuola", una sorta di Cadet Programme, come succede in Germania, per esempio.

Ho visto che quest'estate il Collegio Nazionale dei Capitani ha offerto la possibilità di imbarco con Ottavio Novella a 8 studenti meritevoli! Beh, questo

potrebbe essere un inizio: sfruttare una parte dell'estate per stare a bordo, anche di Yacht, per esempio..... Queste sarebbero senz'altro esperienze formative, esperienze di scuola e di vita, esperienze di mare!

Paola Noceti

Semplificazione e burocrazia, ma tanta buona volontà

Rispondo a quanto segnalato dalla sig.ra Paola Noceti : nulla è cambiato rispetto al passato e io a suo tempo avevo già pubblicato sul sito della scuola la circolare del MIT relativa alla equiparazione del nuovo titolo di studio con quello vecchio. Il problema è diverso: la legge di semplificazione impone da anni il divieto di rilascio di certificazioni tra enti pubblici. Vale l'autocertificazione, ma purtroppo la Capitaneria chiedeva agli studenti la certificazione della scuola (che può solo rilasciarla ad uso privato con marca da bollo)....e non accettava l'autocertificazione. Ora abbiamo risolto il problema inviando l'elenco dei diplomati alla Capitaneria, ma tutto questo non ha certamente a che vedere con la comunicazione tra il Nautico e Accademia che c'è, come con la Capitaneria. Desidero inoltre sottolineare la validità del progetto ALMADIPLOMA che da diversi anni l'istituto realizza e che si è rivelato di supporto agli studenti come orientamento in uscita e alla scuola nel processo di autovalutazione.

Cordiali saluti

Angela Pastorino

Dirigente ITTL Genova

Per i mari del mondo: uomini e navi della Flotta Lauro (1923-1982)

Mostra a Procida dal 3 al 26 agosto

L'inaugurazione con una solenne cerimonia dopo i saluti delle autorità

Modera: Domenico Ambrosino

Intervengono i curatori della mostra.

Partecipano alla discussione: Angelo Costagliola, Gennaro Vacca, Michele Vezzuto, Paolo Manfellotto.

E' gradito l'intervento dei marittimi dell'isola e di quanti hanno navigato con la Flotta Lauro.

Coordinatore dell'incontro: Raffaella Salvemini@issm.cnr.it cell.3333192673

La mostra, a cura di Massimo Maresca, Antonio Mussari, Biagio Passaro, Claudio Pensa, Raffaella Salvemini, Antonio Troiano, Admeto Verde, è promossa

dalla

Fondazione Thetys-Museo del Mare di Napoli, dalle Associazioni Amici del Museo del Mare, di Studi Ricerche e Documentazione sulla Marineria della Penisola Sorrentina e dal CNR- Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo, Napoli

Il materiale iconografico raccolto dal 2010 per la Mostra sulla Flotta Lauro ci ha permesso di comporre un mosaico ricco di navi ma anche di lavoratori del mare, attori consapevoli o inconsapevoli di uno dei più grandi progetti d'impresa del Novecento del nostro paese.

La mostra rimarrà a Procida dal 3 al 26 agosto 2015

antoniomussari@tin.it mussari@museodelmarenapoli.it

www.museodelmarenapoli.it

Uscito il numero n° 36 di agosto 2015 del Notiziario CSTN.

In questo numero troverete tra l'altro il racconto esclusivo della festa del 50° della nave scuola a vela "Stella Polare" della Marina e del suo primo equipaggio del 1965 di cui facevano parte molti amici che collaborano con il nostro mensile
Ottimo esempio di magazine online, peccato meriterebbe l'edizione in "carne e ossa"... per assaporarlo con tranquillità e fissare uomini, navi e barche nei nostri salotti e nelle librerie delle scuole nautiche.

Fiera Internazionale di Genova: nomine fatte ma il futuro non è roseo

L'Assemblea dei Soci di Fiera di Genova Spa ha oggi designato Ariel Dello Strologo presidente e Luca Nannini amministratore delegato.

Le nomine, su indicazione del Comune per il presidente e di Regione Liguria – Filse per l'amministratore delegato, saranno formalizzate nell'ambito del prossimo Consiglio di amministrazione. Novità anche nel collegio sindacale con l'ingresso di Elvira Grazzini, indicata dalla Regione, in sostituzione di Marzio Gaio.

Nel corso dell'Assemblea i soci hanno ringraziato Sara Armella e Antonio Bruzzone, rispettivamente presidente e amministratore delegato uscenti, per l'importante lavoro svolto nell'interesse della società, finalizzato alla tenuta, in un momento di difficile crisi del settore, e di risanamento della società.

5° PREMIO CERRUGLIO - Concorso letterario di narrativa e saggistica

Renato Ferraro tra i Premi speciali

Sabato 5 settembre 2015, con inizio alle ore 16:00, presso la Biblioteca Comunale di Montecarlo in provincia di Lucca, avrà luogo la premiazione ufficiale dei vincitori del Premio Cerruglio, concorso letterario organizzato dalla Sezione di Lucca dell'Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia (UNUCI) con il patrocinio del Comune di Montecarlo.

Giunto alla 5.a Edizione, il Premio Cerruglio è suddiviso in due sezioni (Narrativa e Saggistica) ed è riservato alle opere che trattano argomenti inerenti la Difesa e la Sicurezza e/o abbiano come protagonisti militari italiani. Tra i titoli finalisti di quest'anno, selezionati dalla Giuria del Premio con la presidenza onoraria del giornalista Pino Scaccia sono stati inoltre scelti i titoli per i Premi Speciali tra cui “Romanzetto di amori, di mari e di battaglie” di Renato Ferraro (Franco di Mauro Editore);

Durante la cerimonia finale saranno conferiti anche i seguenti riconoscimenti speciali:

- *Militare dell'anno* al Contrammiraglio Francesco Sollitto, Comandante del 1° Gruppo Navale, per l'impegno della Marina Militare nella missione “Mare Nostrum”;
- *Miglior giornalista straniero* a Sophie McNeill per il servizio “*The Italian Solution*” realizzato per il programma televisivo “Foreign Correspondent” del canale australiano ABC;
- Premio Speciale UNUCI, Premio Speciale Società Italiana Storia Militare, Premio Speciale Formiche e Premio Speciale Europa2010.

Al termine della premiazione seguirà una tavola rotonda sulla sicurezza nel Mediterraneo con esperti e giornalisti.

CONTATTI STAMPA: Valter Cassar 349 7221597 – cassar4@libero.it

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Viaggio nell'archivio delle Indie – Siviglia

Juan de la Cosa *

Giunta di Burgos e la fine

Nel Marzo del 1508 su richiesta del reggente Fernando il Cattolico , Juan de la Cosa unitamente a Vicente Yanez Pinzon, Juan Diaz de Solis e Amerigo Vespucci che, per la Corona spagnola erano i migliori esploratori e navigatori di quel tempo, parteciparono alla Giunta di Burgos per discutere, tra l'altro, del progetto di una spedizione per scoprire una nuova rotta verso l'Asia attraverso o attorno le terre scoperte all'ovest. Nella stessa Giunta erano in competizione per il governo della Terra Ferma Alonso de Ojeda e Diego de Nicuesa, ma la Corona decise di dividerla in due Governatorati : Veragua all'ovest del golfo di Urabà governata da Nicuesa e Nuova Andalusia a est governata da Ojeda. Sempre nel 1508 venne confermato a Juan de la Cosa l'incarico di Consigliere Maggiore di Urabà che aveva già ottenuto cinque anni prima, ma questa volta in forma ereditaria.

Ultimo viaggio e morte

Juan de la Cosa partì nuovamente per l'Espanola per partecipare ad un viaggio al comando di Alonso de Ojeda che era stato nominato Governatore della Nuova Andalusia. Juan de la Cosa ricevette dalla Corona il grado di Tenente Governatore e un'importante aiuto economico visto che andava a stabilirsi là con la sua famiglia. La spedizione partì da Santo Domingo il 10 novembre del 1509 con tre navi e 300 uomini. Tra di loro un soldato che si chiamava Francisco Pizarro. Juan de la Cosa risolse la disputa sorta tra i due nuovi Governatori Nicuesa e Ojeda circa il punto esatto del golfo di Urabà che avrebbe dovuto marcare il confine tra i due Governatorati. Juan de la Cosa stabilì che il rio Atrato era la frontiera causa della disputa.

Arrivato a Nuova Andalusia in dicembre , Ojeda decise di sbarcare nella baia di Calamar disattendendo così i consigli di la Cosa che raccomandava di non provocare gli indios della zona che per difendersi impiegavano frecce avvelenate e consigliava di dirigersi verso i confini del golfo di Urabà dove vivevano indios meno bellicosi che Juan de la Cosa aveva conosciuto cinque anni prima. Poco dopo i componenti della spedizione vennero coinvolti in un combattimento con degli indigeni. Vinsero gli spagnoli. Ciò spronò Ojeda ad addentrarsi nella selva inseguendo i locali sino al villaggio di Turbaco. Lì giunti, Ojeda, la Cosa e gli altri uomini furono sorpresi dagli indios che li attaccarono con frecce avvelenate. Juan de la Cosa cadde ucciso, come la maggior parte dei suoi uomini, ma Ojeda riuscì a fuggire e, ritornato nella baia di Calamar, si incontrò con la spedizione del suo rivale Nicuesa. Informati di ciò che era avvenuto a Turbaco, gli spagnoli misero da parte i loro contrasti e si vendicarono distruggendo il villaggio di Turbaco assassinando quasi tutta la popolazione. Alcuni storici raccontano che quando trovarono il cadavere di Juan de la Cosa sembrava un animale pieno di frecce, altri riportano invece che il corpo era stato divorato dagli indigeni. La vedova di Juan de la Cosa ricevette 45.000 maravedis e la proprietà di tutti gli indigeni che avevano servito il marito come indennizzo per i servizi prestati.

Non si conosce il destino del figlio di La Cosa, il quale dovrebbe in teoria aver ereditato il titolo di Consigliere Maggiore di Urabà.

* (ultimo scritto)

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

SPIAGGIA DI SERA

di Giorgio Caproni, Livorno 1912 - Roma 1990

“Così sbiadito a quest'ora/ lo sguardo del mare/ che pare negli occhi/ (macchia d'indaco appena celeste)/ del bagnino che tira in secca/ le barche./ Come una randa cade/ l'ultimo lembo di sole. / Di tante risa di donne/ un pigro schiumare/ bianco sull'alge e un fresco/ vento che sala il viso/ rimane. “

F I N E