

Rotocalco telematico di terra e di mare

Parte prima, segue la n. 34

Sergio Saviane dove sei?

Il più grande, il più arguto critico televisivo , il giornalista e scrittore satirico che l'Italia abbia mai avuto.

**Ne sento la mancanza in questo “momento storico” della nostra Italia.
(DL)**

Sei chiese in fiamme o saccheggiate in Cile. Chi c'è dietro? Un nemico oscuro di anarco-comunisti tollerati da una Sinistra ambigua e senza leader, che ora vogliono la guida delle proteste sfociate in violenza. Le diseguaglianze e gli abusi di potere nella società cilena come detonatore. Ma anche l'assenza della Chiesa cattolica,

Venerdì 29 novembre l'Università di Genova assegnerà la Laurea Honoris Causa in Amministrazione, Finanza e Controlli al Cavaliere del Lavoro Paolo Clerici.

Quando il prof. Ugo Marchese aveva la responsabilità del Piano Nazionale dei Trasporti e del Pen, Piano energetico nazionale: ricordi di gioventù ? No, si sta tutto realizzando, solo con un ritardo terribile della logistica in Italia, intermodale, fluviale, ferrovie tra interporti e terminali, la via della seta, ecc. Quanti ricordi, quante battaglie...

Lo scorso marzo la nave da crociera Wiking Star nelle acque norvegesi ha rischiato di naufragare con tutti i passeggeri a bordo a causa di un errore del personale , come nell'indagine preliminare asserisce il Norwegian Accident Navigation Board; la causa scatenante è dovuta al basso livello di olio di lubrificazione nei motori, alle rollate eccessive, all'incapacità di gestire gli apparati di bordo.

**International Maritime Organization
WORLD MARITIME DAY
L'ECCELLENZA FEMMINILE NEL MONDO MARITTIMO
mercoledì 20 novembre 2019 – ore 9,30
Università Parthenope - aula magna - via Acton, 38 – Napoli
Organizzazione Wista, Conclusioni amm. Pettorino**

L'editoriale

L'AdSP privato o non privato ? di Fabrizio Vettosi

Caro Decio,

Ho molto apprezzato l'intervento del Dott. Magarelli e di seguito ti riporto un mio recente commento sul tema tanto discusso ("AdSP Private o Non Private") partendo dalla tematica fiscale:

Supponiamo una AdSP qualunque di tua conoscenza; l'attività sarebbe scomposta in due parti diversamente trattate fiscalmente: a) Gestione Infrastruttura Pubblica (Tasse di Ancoraggio, tant'è che si chiamano tasse); b) Ricavi da concessioni di aree e Banchine che viene definita attività commerciale. Non è una novità, i.e. esperienza di Anversa dove il Managing Director mi ha spiegato recentemente che loro svolgono all'interno dell'AP una vera e propria attività di sviluppo immobiliare (vi sono anche alcune Aree Residenziali di pregio).

In effetti, siccome questa seconda attività verrebbe sottoposta ad IRES ed IRAP (imposte sulle società e sulle Attività Produttive) ci sarebbe una partita di giro attraverso il pagamento dell'imposta sulle società. Praticamente una parte delle risorse generate dalle AdSP verrebbe trasferita centralmente allo Stato e non sarebbe più nella disponibilità delle stesse con conseguente perdita di potere. Onestamente io non ci trovo nulla di strano e non vedo il marasma paventato da alcuni soggetti Istituzionali/Parti Sociali. Certo sarebbe meglio evitare l'"ibrido" decidendo una volta per tutte che le AdSP possono essere

costituite in forma di SpA ed andare liberamente sul mercato finanziario, anche attraverso privatizzazioni parziali (vendita o quotazione di minoranze, così come avvenne nella fase 1° del Pireo e Thessaloniki); ovviamente in tal caso il Presidente o il CEO sarebbero sottratti alla gogna dei giudici e risponderebbero al mercato per i loro atti di gestione.

Fully Privatized

Se poi si dovesse decidere per un modello “Fully Privatized” che, come sai, a me non dispiace, non vedo tragedie. Si diceva la stessa cosa degli Aeroporti, ma questi hanno iniziato ad essere redditizi ed efficienti solo dopo le privatizzazioni e non si è gridato allo scandalo (vedi Napoli, Pisa, Firenze). Ma lasciami il tempo per quella che vuole essere una piccola osservazione e mai una polemica : si sa i Porti portano voti e gli Aeroporti no, secondo me questo è il vero problema, a cui va aggiunto il fatto che molti dei porti Italiani sono Porti-Città.

Un’ulteriore punto, sempre in tono costruttivo e non polemico, siamo sicuri che questo modello “landlord” sia la migliore difesa da un non giustificato spettro della perdita di controllo di una infrastruttura di interesse strategico Nazionale (Porti) ? a giudicare da ciò che si vede nei porti Italiani, la spesso sudditanza delle istituzioni rispetto ad alcuni terminalisti porta in sostanza al controllo di fatto dell’infrastruttura da parte di questi ultimi, peggio ancora se ne fossero i proprietari, ed ancor di più senza pagare un euro. A voi sembra giusto ciò da cittadini Italiani prima che da studiosi od analisti ? a me francamente no. Se questa deve essere la difesa del bene pubblico, allora meglio lasciare decidere al mercato che è sommo giudice dei manager che guidano le aziende. Ovviamente nulla contro le osservazioni del mio amico Zeno che, per stima professionale ed umana, ritengo sia il miglior candidato a fare il CEO di una grande AdSP in forma di “SpA”; ma il ricreare una sorta di “Partecipazioni Statali” in “salsa portuale” sarebbe un’ulteriore iattura che alimenterebbe il rischio di sprechi di risorse pubblico al servizio della politica locale; purtroppo qualche residuo esempio lo abbiamo ancora attraverso qualche recente aumento di capitale di partecipate “ex AP” a cui sono state dirette le risorse disponibili dalle stesse AdSP. Ricordo che, al momento, la missione di queste non dovrebbe essere quella di generare utili, o quanto meno di restituirli, laddove generati, a noi

cittadini e non destinarli a progetti insensati dal punto di vista economico-finanziario. Su questo punto è inutile invocare strenuamente un funzionamento maggiormente “tecnico” e non politico della “conferenza di coordinamento” ex art. 11ter della l.84/94. Ma, cosa dire, il risultato è sotto gli occhi di tutti, abbiamo 7 terminal container nel raggio di 350 km e ne vogliamo aggiungere un ottavo più grande, il tutto con un traffico che (escluso il transhipment) è la metà di quello movimentato nel solo porto di Amburgo.

Fabrizio Vettosi

**Managing Director
Venice Shipping and Logistics S.p.A.
Investment & Advisory**

**Via Fiori Oscuri, 11 20121 Milano Phone: +39 02 87211311
Mobile: +39 335 6993016**

Terzo convegno Siat

GLI ASSICURATORI TRASPORTI DAVANTI A UN MONDO CHE CAMBIA

SIAT ha organizzato il terzo convegno sui temi di attualità che ci ha abituato a trattare con concretezza e riflessione, al teatro Carlo Felice di Genova il 12 novembre, come altre volte con relatori di grande esperienza. Alessandro Morelli dirigente Siat moderava il convegno (anche la seconda parte cioè la tavola rotonda) suddiviso in innovazione tecniche e normative e i mutamenti climatici , tutto ciò che impatta sulle assicurazioni. Una lunga utile ma castigando il tempo dei successivrelatori l’ha fatta Andrea La Mattina sulla normativa ,il che significa attrezzarsi di pazienza e di tanta con oscenza per affrontare la burocrazia e la sicurezza. Angelo Merialdi, (Studio Siccardi) ,Ignazio Arecco (Aipert) e Andrea Cogliolo (Rina) incendi, rischi e riduzione delle emissioni: si impara molto se i relatori sono portatori di esempi, cioè di fatti, i danni e i rischi sono tangibili; capisci quanto l’intervento umano nell’incidente può ridurre e

fermare il rischio maggiore, come i container in coperta e in stiva. I periti come è loro dovere non hanno peli sulla lingua, affrontando i temi più attuali: scrubber, LNG, metanolo, idrogeno diversi sono gli strumenti per evitare le emissioni inquinanti e per la propulsione così come lo stesso fuel di cui vedremo tra poco più di un mese l'atto iniziale del c.d. sulphur cap. (DL)

Mutamenti climatici globali, anche gli assicuratori ne sono coinvolti

Non possono certo definirsi rischi nuovi per gli assicuratori marittimi, ma i costanti cambiamenti climatici a cui stiamo sempre assistendo negli ultimi anni, sicuramente non possono più farli catalogare, come invece succedeva un tempo, solamente fra gli "Atti di Dio". Con questa nuova ottica, quindi, si è cercato durante la seconda sessione (tavola rotonda) della terza edizione del Convegno Tecnico di Siat, di analizzare come questi eventi possano impattare sul mondo delle assicurazioni "marine". Per la meteorologa Serena Giacomini del centro Meteo Expert e Presidente dell'Italian Climate Network, "le evidenze che la comunità scientifica aveva messo in luce, vent'anni fa, sono diventate realtà; la Terra sta accumulando una quantità tale di CO₂ che c'era stata solo al tempo degli "Australopithecus". (Ma secondo Franco Battaglia e altri scienziati i cambiamenti cominciarono 450 anni fa quando l'uomo non emetteva CO₂... nota di DL). Inoltre, si è osservato una frequenza di eventi catastrofici in aumento del 400% rispetto al 1980, e susseguenti perdite economiche incrementate del 151%, negli ultimi vent'anni, per questo bisognerà fare concrete politiche ambientali,

Se questa è la panoramica generale del nostro pianeta, tutt'altro che rassicurante, specificatamente a chi va per mare, Gianfranco Meggiorin, Presidente del Centro NAVIMETEO, ha illustrato come eventi che un tempo colpivano soltanto una parte dell'Oceano Atlantico e per un periodo limitato, stiano invece allargando il loro raggio di azione, nonché la loro stagionalità. "Il Mar Mediterraneo, un tempo considerato un mare meno insidioso, adesso a causa della sua aumentata temperatura, ha visto il susseguirsi di tempeste con onde fino a 7 metri, e se da un lato gli algoritmi e i modelli matematici ci sono di aiuto, è necessario sempre che l'uomo riesca ad interpretare correttamente quelle che sono le carte", come il recente caso

dell'uragano Dorian ha dimostrato, dove se si fosse seguita ciecamente una sola previsione, avremmo finito per mandare la nostra imbarcazione nell'occhio del ciclone, mentre bisogna pensare che una nave o uno yacht posso sempre spostarsi, in modo da sfuggire alle tempeste.

Diversamente dalle navi, come sottolineato da Stefano Messina, Presidente del omonimo Gruppo e di Assarmatori, i terminal e le infrastrutture portuali in generale non possono scappare alla forza della natura, ed è per questo che, a suo avviso, “complice il surriscaldamento globale i dati ci dicono che il mare si sta innalzando, e quindi le attuali banchine e gru possono essere maggiormente colpite da questi fenomeni. Ed ecco che in questo nuovo scenario, ci potrebbe essere la possibilità a un ricorso a nuove forme assicurative”. Alcune situazioni legate ai cambiamenti climatici, sono diventate già realtà, l'esempio illustrato da Gianluca Cassulo del RINA è emblematico, e porta a conoscenza la sua esperienza del Canale di Panama, dove la quantità di acqua è diminuita, rendendo impraticabile il passaggio del canale ad alcune tipologie di navi, con tutte le problematiche dovute a ritardi nei trasporti della merce. Un caso concreto di come le assicurazioni abbiano già dovuto affrontare un'emergenza dovuta ai c.d. “cattivi tempi” è stato illustrato da Luca Florenzano, Responsabile Ufficio Sinistri Corpi e Merci di SIAT, durante l'eccezionale mareggiata che ha colpito il porto Carlo Riva di Rapallo. È bene ricordare che la caduta della diga del porticciolo, ha “sparato” 337 imbarcazioni di varia stazza fra terra ferma e il mare, e grazie alla collaborazione di tutte le assicurazioni coinvolte nell'evento, e a un'eccellente task force, si è potuto completare l'opera di rimozione al 90% entro il 30 maggio 2019, salvando la stagione estiva della località del Tigullio. Si può affermare, quindi, che se il mondo delle assicurazioni marittime vorrà farsi trovare pronto da questi costanti eventi climatici, che sempre più spesso ci colpiranno, dovrà tornare a fare quell'attività di “loss prevention”, utile non solo alle Compagnie per minimizzare le ingenti somme di danaro sborsate. Giova però ricordare, alle stesse Compagnie, che molte attività economiche non sarebbero nei fatti sostenibili, se non si avesse la certezza di poter contare sul sostegno dato da una copertura assicurativa, ma anche al consumatore finale, che senza assicurazione percepisce il premio pagato, talvolta solo come costo necessario.

(a cura di Lorenzo Carovino)

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

PORTI E MARE: QUALE FILIERA FORMATIVA?

□ **Porti e mare: quale filiera formativa?:** organizzato da Istituto Tecnico dei Trasporti e Logistica “Nautico San Giorgio”, il 14 novembre pomeriggio si è tenuto a Genova il Convegno dedicato alla formazione marittima e portuale. “Aveva ragione da vendere Henry Ford quando sosteneva che la competitività di un Paese non inizia nelle fabbriche o nei laboratori di ricerca, ma nelle scuole”. Giacomo Gavarone, Presidente del gruppo Giovani Armatori, intervenendo al convegno in rappresentanza di Confitarma, ha affermato che “solo una formazione di qualità, finalizzata a fornire conoscenze funzionali agli effettivi bisogni delle imprese e in linea con le evoluzioni normative, potrà incrementare l’occupazione dei giovani nel settore marittimo”. Inoltre, Gavarone ha ribadito che il personale di bordo è la risorsa più importante di una compagnia di navigazione poiché ad esso sono affidati importanti patrimoni ed elevate responsabilità. “Pertanto, oltre ad una preparazione adeguata ad affrontare le sfide del lavoro marittimo, è fondamentale che l’industria armatoriale, le scuole e le amministrazioni competenti collaborino tra loro al fine di garantire il più elevato livello di professionalità”. La mattina dello stesso giorno sempre presso Nautico “San Giorgio”, si è tenuto il Convegno “Le professioni del mare. Come preparare i giovani alle competenze richieste dal mondo dell’impresa” al quale è intervenuto Claudio Barbieri in rappresentanza di Confitarma.

Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI,

l'Associazione imprenditoriale aderente a

Conftrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Roma, 14 novembre 2019

Per ulteriori informazioni Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale 348 4144780

A Venezia, i lavori della Conferenza Plenaria dei Capi delle Organizzazioni di Guardia Costiera.

L'evento, al quale partecipano oltre 90 delegati dell'European Coast Guard Functions Forum (ECGFF) (<https://www.ecgff.eu/>) - un consesso internazionale che riunisce su base volontaria le autorità delle guardie costiere di 25 Stati membri dell'UE e dei paesi associati Schengen, nonché i rappresentanti della Commissione europea e delle sue Istituzioni e Agenzie con competenze correlate alle funzioni di

guardia costiera -, rappresenta l'occasione per un bilancio conclusivo dell'annualità di presidenza Italiana, tenuta congiuntamente dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza.

All'evento, che vede il sostegno di Fincantieri, partecipano attori internazionali membri di forum analoghi appartenenti ad aree geografiche di interesse, quali la Guardia costiera giapponese (JCG), quella turca (Sahil Güvenlik), nonché organizzazioni come l'Interpol (l'organizzazione internazionale dedicata alla cooperazione di polizia e al contrasto del crimine internazionale).

Tra gli obiettivi raggiunti dalla Presidenza italiana, degno di nota è il consolidamento di alcuni principi e concetti di per sé imprescindibili nell'ambito delle funzioni di guardia costiera:

- la valutazione del rischio;**
- lo sviluppo tecnologico;**
- la formazione del personale.**

Durante il corso dell'anno, ciascuno di questi è stato declinato su specifiche funzioni di Guardia Costiera, quali la protezione dell'ambiente (cui è stato dedicato il 1° workshop a Lisbona, presso Emsa1), la sicurezza marittima (cui è stato dedicato il 2° workshop ad Ostia, a cura della Guardia di Finanza e sotto l'egida di Frontex2), e le operazioni marittime complesse multiruolo (cui è stato dedicato il 3° workshop a Catania, sotto l'egida di Efca3).

A quest'ultimo riguardo particolarmente interessante è stata l'esercitazione complessa Coastex19, tenutasi a Catania il 4 giugno 2019, durante la quale il personale proveniente dai paesi membri e dalle agenzie aderenti hanno collaborato su diversi mezzi con equipaggi misti, a consolidamento del concetto di Multipurpose maritime operations (MMO).

A conclusione della cerimonia di apertura, gli interventi del Vice Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Ammiraglio Ispettore (CP) Antonio Basile - e del Generale di Corpo

d'Armata Andrea De Gennaro, Comandante del Comando Aeronavale Centrale della Guardia di Finanza -, che unanimemente hanno ribadito i principi fondanti del Forum allo scopo di incrementare la collaborazione, la cooperazione e il coordinamento tra i Paesi aderenti e le Agenzie di riferimento. Alla cerimonia sono inoltre intervenuti il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Divisione Aurelio De Carolis e il Vice Sindaco di Venezia Luciana Colle.

Replica

Progetto GRONDA di Genova: incentivare il trasporto ferroviario e non quello stradale di Andrea Cosulich

Ogni giorno i mezzi di comunicazione lanciano il grido di allarme per l'aumento delle emissioni di gas ad effetto serra ed altri inquinanti dannosi per l'ambiente quali ossidi di zolfo ed azoto, particolato ecc. che dovrebbero essere eliminate o ridotte tra pochi decenni. (decarbonizzazione)

Tale esigenza è in contrasto con il progetto della gronda autostradale che provocherebbe un aumento delle emissioni originate dall'uso di combustibili fossili e conseguente rilascio di inquinanti in atmosfera. L'utilizzo di fonti di energia sostenibili per alimentare i mezzi su gomma che potrebbero transitare sulla gronda (elettricità, batterie, idrogeno, metanolo ecc) è oggetto di ricerca, ma ad oggi non sappiamo se saranno accessibili su larga scala in tempi certi.

Inoltre il progetto gronda prevede un percorso più lungo rispetto a quello attuale, enormi costi, tempi biblici per la realizzazione (oltre 20 anni) inquinamento causato dai lavori per la costruzione dell'autostrada.

E allora perché non incentivare ulteriormente il trasporto ferroviario e sensibilizzare l'opinione pubblica al riguardo?

Andrea Cosulich

LETTERE in bottiglia

LA TORRE PILOTI E IL GIORNALISTA BILOSLAVO

Carissimo Decio, E' un pò di tempo che non Ti scrivo ma sempre impegni che ci rincorrono inesorabili ci impediscono di far le cose piacevoli che gradiremmo fare.

Colgo un momento di tranquillità per due spunti sulle Tue ultime News:

1) Fausto Biloslavo: lo conosco personalmente da anni: come dici Tu è persona serissima ed un ottimo professionista. Ogni volta che parte si teme sempre soprattutto per la sua Famiglia... non è certo un mestiere tranquillo quello che ha scelto che ,poi, per lui, non é un mestiere bensì una passione.

2) la nuova Torre Piloti con le "tavole" di 30 metri per parte...sono assolutamente d'accordo con Te: ero sulla rotonda di via Corsica a vedere il disastro dell'affondamento della London Valour: per non essere respinto all'indietro e finire in terra per la spinta del vento, dovevo, così come tutti gli altri spettatori, reggermi saldamente alla ringhiera: un vento così delle "tavole" se ne farebbe un baffo!

Andrebbero presto in testa a qualcuno.

Claudio Franconi

In risposta alla storia della nave nucleare in Italia

Caro Professore Sannino,

A proposito della tua visita a bordo della nave Savannah a Napoli (DL News 10 nov scorso), ti racconto che dal canto mio fui più fortunato.

Al seguito del prof. Vincenzo Caglioti, Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche (all'epoca ero il responsabile dei mezzi navali del CNR), fui invitato a bordo per un giro dimostrativo nel Golfo di Napoli.

Ho passato quasi tutto il tempo, all'incirca due ore, in tuta bianca nella sala macchine della Savannah! Gli ufficiali di guardia mi

spiegarono tutte le manovre e il funzionamento dell'apparato. Che emozione!

Ho apprezzato l'esatta e puntuale descrizione della questione del prof. Felice Ippolito: vicende di cui ho avuto testimonianza diretta giacché all'epoca ero al CNR.

Un abbraccio

Salvatore Scotto di Santillo

Dall'Africa guardando e giudicando il nostro Paese

Caro Decio,

ti invio l'accorato messaggio ricevuto da un mio amico attualmente ad Abidjan. Si commenta da solo.

Cordialità.

Tobia Costagliola

Caro Tobia, ho letto (solo) il tuo articolo perché il mio tempo é ... pieno.

Non conosco l'ILVA di Taranto da vicino, ma dal 1970 al 1973, i miei ultimi anni da 1mo Ufficiale su petroliera e gli ultimi mesi da Comandante, facevo base a Taranto. Per un periodo di alcuni mesi ebbi come Comandante il Sig. Alberto Sardi, isola d'Elba. Il fratello Pier Luigi era pilota a Taranto in quei tempi. Finito il periodo a bordo, 1971, fu assunto all'ILVA di Taranto, si trasferì con la famiglia, moglie e due figlie. Avevamo un rapporto di grande e sincera amicizia. Veniva a trovarmi tutte le volte che la nave scalava Taranto, poi quando fui promosso Comandante, lo chiamavo spesso per tanti consigli. Avevo solo 27 anni !

Bene, una sera lo chiamai da Brindisi, verso i primi di Febbraio 1973, rispose la moglie... dopo poche battute mi disse : Alberto non c'è più. Una mini-minor lo aveva falciato sulle strisce pedonali ed era spirato sulla strada.

Urlai nel telefono, non riuscivo ad accettare quella tragedia.

Credimi, l'ho pianto sinceramente per lungo tempo. Tempi brevi mi avrebbe portato all'ILVA, destino. Non ti avrei incontrato. Bene, quando veniva a trovarmi mi raccontava degli scempi di gestione in quell'azienda, allora statale. Niente programmazione, nessun impegno

al contenimento dei costi, nessun impegno al profitto. La classica gestione statale.

Tu hai raccontato la storia, non c'è niente da aggiungere.

RIVA ha raschiato tutto quanto affidatogli dallo Stato, dove erano i Sindacati e gli Organi di Sorveglianza ?

Verso il 2006 andai a Taranto per visitare il Terminal contenitori, passai davanti all' ILVA : un mostro di inquinamento apocalittico !

Povera gente che ci lavora, ci vive e ci muore...!

Di chi è la responsabilità ?

Ora che vivo fuori dall' Italia da tre anni vedo il nostro paese proprio come una cenerentola, ma una piccola cenerentola !

Una nazione irriconoscibile, mi dispiace dire che la Politica ha distrutto la scuola, la scuola come la conduceva una tua zia, Miotti, severità e disciplina oltre che istruzione.

L' attuale generazione non ha alcun senso civico, nessun rispetto per l' ambiente. Né gli Imprenditori che inquinano da cima a fondo pur di fare profitti che nascondono all' estero né gli operai che lavorano, perché ignoranti provenienti da una scuola che non gli ha insegnato né disciplina, né rispetto, né professione.

Non se ne viene a capo.

Taranto ha lo stesso destino di Napoli : niente Flotta Lauro, niente Intalsider Bagnoli, niente Raffineria Mobil Oil, niente Italgrani.

Parliamo di circa 10,000 posti di lavoro.

Come vivono quelle famiglie : sono diventati cannibali. Guarda le facce fameliche degli abitanti di Scampia e simili quartieri. Dove era e dov' è la Politica ?

Io ho perso la fede, provo un senso di vergogna a dire di essere Italiano.

Cosa si può fare per l' ILVA : temo niente. Finisce come Alitalia, Italia di Navigazione, Tirrenia, lloyd Triestino e tanti altri ancora.

Ci vorrebbe un Imprenditore capace, competente, sincero che con il supporto (finanziario) dello Stato porti avanti un progetto risolutivo.

5,000 posti di lavoro : penso che una parte di essi sia gente superflua, assunta per volere politico, un modo come un altro per controllare il voto. Lo Stato potrebbe mettere sul piatto 3-4 miliardi pagabili in 5-7 anni e liquidarli. L' azienda diventerebbe snella, forse appetibile ad un buon Imprenditore per ricominciare da zero.

> Il Governo dovrebbe pretendere in contropartita la riconversione degli impianti, soprattutto va costruita una cintura di verde, alberi alberi che proteggano la città dall' Impianto, come fanno in Nord Europa. Il Lo smog che respiriamo e che ci uccide. Ma dove é il progresso, ma quale progresso... questo é regresso sotto l' aspetto umano.

L' uomo, la vita, non hanno più valore?

Mi fermo qui, potrei scrivere ancora, spero di averti dato supporto e condiviso il tuo pensiero.

Cari saluti

Enzo

In ricordo di un grande marinaio comandante

Buongiorno Decio,

apprendo da un mio ex compagno, ora comandante d'armamento del gruppo CIN (ex Tirrenia), che Guido Badano suo primo Comandante negli anni settanta è mancato ieri nella sua Sassello all'età di 92 anni. La sua figura era legata all'affondamento dell'Andrea Doria (lui allora secondo ufficiale) ma per noi gente di mare lo ricordiamo per la sua meravigliosa figura di Comandante e di uomo di mare.

Uno stampo che si sta perdendo, per noi del nautico degli anni settanta un grande onore aver lavorato e vissuto a contatto con maestri di questa portata. In questa occasione non posso non ricordare il mio primo comandante Ugo Buatier de Mongeot (fratello del Buatier comandante con Costa Armatori). Possano riposare in pace nel loro amato mare.

Massimo Granieri

SERATA NATALIZIA PROPELLER CLUB

Carissime/i,

sono molto lieta di invitarvi a partecipare alla serata natalizia che si terrà

MARTEDI' 3 DICEMBRE 2019

Nel corso di questo nostro tradizionale meeting - in cui come di consueto ci scambieremo gli auguri per le prossime festività - abbiamo

pensato di proporvi un momento di incontro per trattare di un tema molto particolare ed affascinante quale quello del “TRASPORTO DI YACHTS A MEZZO DI NAVI AUTOAFFONDANTI”

L’evento si terrà presso il Ristorante “Al Settimo Cielo” (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5) e - come vi è già stato preannunciato - sarà anticipato dalla nostra Assemblea e dalle votazioni per il rinnovo delle cariche sociali

propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenova@propellerclubs.it

fine