

DL NEWS magazine **economia storia attualità**
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 20 luglio 2017

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte, esperto antiquario e archivistica al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/
Il nostro foglio telematico ha una diffusione di oltre 1000 destinatari a cui si aggiungono le connessioni con altre newsletter e indirizzi inviati a ventaglio dai nostri lettori ed estimatori.

Una doverosa precisazione

Il presidente di SIAT, Fabio Cerchiai, non credo ci biasimerà troppo per aver commesso nel numero scorso del nostro foglio (a proposito della celebrazione del cinquantenario della società di assicurazione a Genova) un lieve ma non troppo , trattandosi del nome, refuso avendo ommesso la “i” finale del cognome. In realtà , la nostra, è stata mancanza di vigilanza ovvero correzione della bozza prima di mandarla via etere. Ma, oltre alle doverose scuse , ci permettiamo di ricordare che i refusi, dalla stampa cartacea via lynotype a oggi con il sistema digitale non siamo riusciti a debellarli ; è sempre addebitabile all'errore umano questo errore, a parte l'automatismo della correzione via digitale della grammatica. Ce ne accorgiamo quando leggiamo giornali cartacei e online: errori, ripetizioni e refusi fioccano come la neve in montagna. (DL)

DALLE DIVISIONI DEGLI ANNI SESSANTA A OGGI Dentro e fuori Confitarma: che succede ?

di Tobia Costagliola

Tobia Costagliola, che conosce molto bene i meccanismi della confederazione degli armatori avendo sempre avuto ruoli dirigenziali nelle società di navigazione, traccia un quadro della situazione , una vera e propria radiografia dei personaggi e una cronologia dei fatti che hanno portato a scontri forse insanabili, con il rischio di ridurre prestigio e forza commerciale e sociale alla nostra flotta mercantile nel mondo complesso dello shipping internazionale. (DL)

La Flotta Mercantile Italiana con oltre 16,5 milioni di tonnellate figura nelle prime posizioni delle statistiche mondiali: secondo posto nell'Unione Europea, terzo posto tra le flotte dei paesi riuniti nel G20, quarta nella graduatoria mondiale. L'Italia è la prima al mondo nella graduatoria delle principali flotte di navi ferry e ro-ro pax, con 250 unità per più di 5 milioni di tonnellate di stazza su un totale di circa 28 milioni. Anche questo comparto traina la cantieristica nazionale, prima in Europa e seconda al mondo per tonnellate e per metri lineari. Seconda e terza invece, per quanto riguarda la capacità passeggeri. Tre cantieri italiani sono ai vertici della graduatoria europea e mondiale. Quanto precede è più o meno la descrizione della Flotta Mercantile Italiana fatta recentemente dal presidente di Confitarma

Emanuele Grimaldi. Da una analisi superficiale, i citati primati potrebbero essere visti come l'evidenza di una intraprendente, dinamica e valida gestione imprenditoriale in un contesto politico prevalentemente favorevole, pur in assenza di un Ministero della Marina Mercantile. Ciò renderebbe, tuttavia, inspiegabili ed incomprensibili le crescenti tensioni tra gli armatori italiani che rivelano un malessere le cui origini sono tutte da approfondire.

Anamnesi di una “malattia” che si chiama “ *armamentorite* “

Prima di azzardare qualunque congettura ritengo sia utile riportare alcuni avvenimenti in ordine cronologico:

Novembre 2015. Vincenzo Onorato “patron” di Moby Lines e Tirrenia lascia la Confitarma e dichiara, tra l'altro : “ Non difende più niente di italiano”[...]” L'estensione degli sgravi previsti per la bandiera nazionale anche a quelle comunitarie, senza alcuna limitazione in caso di imbarco di marittimi extracomunitari, porterà alla perdita di circa 15.000 posti di lavoro. Noi abbiamo 4.000 dipendenti tutti italiani e ci dissociamo”. Comincia una lunga diatriba, tuttora in corso, tra Onorato e Grimaldi. Onorato con uno strappo teatrale lascia Confitarma e approda in Fedarlinea (associata a Confcommercio), la vecchia associazione delle società pubbliche che ora, dopo la privatizzazione, svolgono servizio di cabotaggio. Sono ormai noti a tutti i continui “ battibecchi” personali tra gli armatori concorrenti Onorato e Grimaldi che finiscono per trasformarsi in polemica diretta con Confitarma considerato che Grimaldi ne è anche presidente. Abbiamo anche letto le puntuali risposte di Grimaldi che, di fronte alla perdita di 15.000 posti di lavoro paventata da Onorato, evidenzia come la tanto vituperata “Tonnage tax”(che è bene ricordare deriva da direttive comunitarie prima di essere una legge italiana) anziché incrementare la disoccupazione ha fatto aumentare l'occupazione da 30.000 a 63.000 persone. Ciò che appare agli osservatori esterni è un grande nervosismo da parte di un operatore che vede compromesso, con l'attuale evoluzione del traffico costiero, quello che riteneva un suo monopolio soprattutto per la Sardegna. Da non sottovalutare poi un “nervosismo” comune a quasi tutto l'armamento italiano, a stento celato, per situazioni debitorie e per difficili progetti di ristrutturazione finanziaria che proseguono a stento. Mi pare di ricordare che Onorato sia l'unico armatore italiano che ancora percepisce contributi di Stato per il suo traffico di cabotaggio.

19 aprile 2016. Nell'assemblea straordinaria della Confitarma presieduta dal presidente Emanuele Grimaldi è stata deliberata all'unanimità la proroga del mandato del presidente in carica fino a giugno 2017. Ciò in vista della modifica dello statuto confederale richiesta da Confindustria, a cui l'associazione aderisce. Il nuovo statuto prevede che sarà il nuovo Consiglio Federale, composto da 30 membri, ad eleggere il presidente dopo aver ascoltato la relazione dei “saggi”. Secondo il vecchio Statuto era il presidente uscente a designare il nuovo presidente.

2016/2017. Durante l'anno di “prorogatio” della presidenza iniziano comunque i “ giochi” per la designazione del nuovo presidente. Secondo una consolidata tradizione si ritiene che la prossima presidenza debba andare ad un armatore genovese da molti individuato come Stefano Messina. Ma tale candidatura viene gradualmente meno, a seguito dell'impegno di Messina nella operazione che vede l'ingresso del gruppo MSC con una quota di minoranza nel gruppo Messina.

Inizia un pericoloso e difficile confronto tra le diverse componenti dell'Associazione che rivela quanto profonde ed inconciliabili siano le divisioni interne. A molti osservatori piace credere (malignamente) che gli stessi armatori ritengono che non ci sia nessuno tra di loro con le

capacità necessarie alla ricercata leadership. C'è chi paventa addirittura una scissione. I "tre saggi" (D'Amato, Rosina, D'Alesio) non riescono a trovare dei nominativi che possano essere graditi. Tuttavia, nella seconda metà di aprile, comincia a circolare l'idea di un nome autorevole e "al di sopra di ogni sospetto", ben equidistante dalle varie anime in conflitto. Si tratta di Alcide Ezio Rosina, presidente di Premuda. Grazie alla mediazione di alcuni armatori tale nome sembra aver messo d'accordo tutti gli associati al punto da indurre lo stesso Rosina ad accettare.

23 maggio 2017. il Consiglio della Confederazione Italiana Armatori, presieduto da Emanuele Grimaldi, ha deliberato, su richiesta dell'interessato, la sostituzione di Alcide Ezio Rosina, quale membro della Commissione di Designazione incaricata delle consultazioni in vista del rinnovo della presidenza di Confitarma. Il nuovo membro della Commissione di Designazione è il Consigliere Giovanni Delle Piane che si affianca a Nello D'Alesio e Giuseppe D'Amato nominati il 12 aprile scorso. L'iniziativa dovrebbe spianare la strada alla presidenza di Rosina.

Ma non finisce qui. Cogliendo di sorpresa tutti gli associati ecco arrivare la candidatura del napoletano Mario Mattioli. A Rosina non resta altro che ritirare la propria candidatura. La sua decisione di accettare la candidatura era dipesa essenzialmente dall'assenza di candidati. Ora che un candidato c'è non ha più alcun senso il suo coinvolgimento tanto sollecitato. In attesa della prossima assemblea riprendono i "giochi" e riemergono i soliti contrasti e le solite divisioni. In due riunioni del 13 e 15 giugno i tre saggi cercano di trovare un'intesa che possa conciliare quanto più possibile le varie posizioni.

20 giugno 2017. Assemblea per il rinnovo del nuovo Consiglio Federale. Al momento dello spoglio, si scopre che sono stati esclusi Cesare e Paolo d'Amico (d'Amico di Navigazione) e Stefano Beduschi (Vicepresidente di Italia Marittima) i quali, come reazione immediata, lasciano la Confitarma. Nei giorni successivi lasciano la Confitarma la Ignazio Messina e la Gnv (Grandi Navi veloci). Sale la tensione tra gli associati. Si teme una scissione. Poco dopo, Nicola Coccia ex presidente di Confitarma, preoccupato per le sorti della associazione, dichiara la propria disponibilità a prenderne le redini per un periodo limitato, strettamente necessario a svolgere un ruolo di moderatore e per ricreare il mancato equilibrio tra gli associati. E' necessario però che Mattioli faccia un passo indietro e che si torni alle urne per ricomporre un Consiglio Federale dove non ci siano grandi esclusi. Non ci è dato di conoscere come sia stata realmente accolta la disponibilità di Coccia e si arriva così alla convocazione del consiglio per l'11 luglio.

11 luglio 2017. Dopo laboriose consultazioni, terminate il 23 giugno, si riunisce il Consiglio della Confitarma. La paventata scissione è scongiurata. Dopo la relazione della Commissione di Designazione, il Consiglio di Confitarma designa alla presidenza della Confederazione Mario Mattioli. Nella votazione a scrutinio segreto ha ottenuto un'ampissima maggioranza, pari a circa l'85% dei voti. Il Consiglio delibera poi di convocare a fine settembre l'Assemblea che dovrà procedere all'elezione del presidente.

Tanti attori attorno al tavolo, da Aponte a Palenzona a Fedarlinea

Dopo i citati avvenimenti si configura uno scenario inedito e che indubbiamente suscita qualche perplessità. Mario Mattioli viene visto soprattutto come un armatore impegnato nelle attività di rimorchio portuale e quindi come fornitore di servizi agli armatori tradizionali. Da presidente di Confitarma sarebbe la prova vivente che la categoria degli armatori non sia stata in grado di esprimere come suo rappresentante una figura che corrisponda "all'armatore propriamente detto". Ma un'altra immagine rende questo scenario ancora più

emblematico: Il gruppo di “Giovani Armatori” il cui futuro presidente sarà Giacomo Gavarone della Finarge, società del gruppo Rimorchiatori Riuniti. Qualcuno ha già commentato: ma dove sono finiti gli “ armatori” di una volta?

La battaglia navale tra gli armatori dello shipping. I veri problemi. Questo è il titolo del Secolo XIX di sabato 15 luglio che continua con

<< Armatori, Fedarlinea corteggia i “ribelli”.

A Palenzona il ruolo di mediatore per attrarre i fuoriusciti da Confitarma >>.

L’articolo di Simone Gallotti comincia con la notizia che << Confitarma farà partire tra due settimane l’offensiva per cercare riportare a casa i fuoriusciti.[...] Adesso è partita anche l’offensiva diplomática di Fedarlinea. L’associazione che raduna le compagnie di cabotaggio che orbitano nella galassia di Aponte, ha cominciato a corteggiare gli armatori che hanno sbattuto la porta alla confederazione che sarà guidata da Mattioli e ha affidato il compito di “grande mediatore a Fabrizio Palenzona. L’ex vicepresidente di Unicredit, oggi ancora nel consiglio di amministrazione della banca, ricopre un ruolo di peso anche nella governance di Onorato Armatori, il cappello che raduna le compagnie guidate da Vincenzo Onorato.

Moby e Tirrenia peraltro avevano già aderito a Fedarlinea durante la prima grande crisi di Confitarma, quando lo scontro tra gli armatori campani Grimaldi e Onorato, aveva portato all’uscita di quest’ultimo. Ora a Palenzona è affidato il delicato compito di tessere la tela per portare i tre fuoriusciti nella casa del cabotaggio: nei giorni scorsi ci sono già state le prime avances e nelle prossime ore potrebbero avvenire gli incontri di persona. Non è difficile pensare che le tre compagnie - che hanno un legame forte con Gianluigi Aponte - non avranno difficoltà ad aderire a Fedarlinea. Raccontano che però qualche condizione sia stata posta: in particolare gli armatori avrebbero chiesto una presidenza forte, in grado di garantire anche una visibilità maggiore e forza politica all’associazione.

Il fronte anti-Grimaldi

Fedarlinea aderisce a Confcommercio e nell’operazione di rafforzamento della casa del cabotaggio, rientra anche la confederazione delle imprese. È possibile che il passaggio in Fedarlinea, qualora dovesse chiudersi positivamente la trattativa, possa costituire solo il primo atto per la nascita di una nuova associazione. Perché lo scopo è evitare di rimanere imprigionati in un consesso composto soprattutto dal cabotaggio e per dare ulteriore slancio al fronte “ anti-Grimaldi”. Oltre all’allargamento del numero degli armatori, si starebbe pensando alla nascita di una nuova associazione che permetta l’ingresso anche ad altre categorie che fanno parte del mondo della logistica. Un po’ sul modello di quello che Manuel Grimaldi ha fatto con Alis, dove, con la regia del figlio Guido, ha radunato operatori del settore, trasportatori e persino Autorità di sistema portuale. Le truppe insomma si stanno radunando nelle rispettive schiere. La prima battaglia è prevista per ottobre >>.

Una flotta altamente indebitata e l’aggressività dei fondi

Sconcertante quanto emerge dal contenuto del citato articolo. Fervono i preparativi per una guerra insensata tra gli armatori che rischia di distogliere l’attenzione e le energie dai veri problemi troppo a lungo taciuti e sottovalutati dell’armamento italiano.

Le positive ed entusiastiche graduatorie riportate in apertura non rivelano quanto sia il costo di tali primati. Ci troviamo di fronte ad una “flotta mercantile oggetto di ingenti investimenti che hanno determinato la sua espansione ed il suo ammodernamento”. Tuttavia, per dirlo con altre parole, siamo in presenza di una flotta altamente indebitata. Negli ultimi anni il continuo ed instancabile lavoro di Confitarma per individuare adeguate forme di ristrutturazione del debito di vari associati cominciava a dare soddisfacenti risultati

allontanando lo spettro di rovinosi fallimenti. Il recente comportamento scorretto ed aggressivo di Pillarstone nei confronti della RDB Armatori che, dopo aver ottenuto la cessione dei crediti da parte di MPS e Intesa San Paolo, ha intrapreso l'azione esecutiva nei confronti di RDB è un segnale molto grave e potrebbe creare un precedente pericoloso per tutta la flotta mercantile italiana. La cessione dei crediti potrebbe portare in poco tempo buona parte della flotta in altre mani "non italiane" e sarebbe la "fine".

E' di ciò che si dovrebbero preoccupare i sigg.ri armatori italiani anziché farsi la guerra tra di loro.

Il vecchio detto è sempre valido : l'unione fa la forza. Invece, quasi a dispetto, c'è chi pensa di risolvere i suoi problemi e non quelli dell'intero comparto, passando, insensatamente e senza alcuna cognizione delle inevitabili conseguenze, ad una Associazione quale Fedarlinea la quale, pur con la professionalità e competenza che la distingue , si è sempre e soltanto interessata soltanto al traffico marittimo costiero nazionale. Tale sconsiderata ed insensata decisione suona come uno "spregio" per la meritoria opera svolta da Confitarma e le associazioni che la hanno preceduta in oltre un secolo di associazionismo. Abbiamo tutti imparato che la cultura del libero mercato, la capacità di affrontare tematiche di portata globale richiedono esperienza e preparazione che non si improvvisano. La Confitarma, nella buona e cattiva sorte dello shipping , ha guadagnato, nel lungo corso della storia, una sua credibilità ed un sua collocazione di prestigio nel contesto internazionale dove mantiene il suo ruolo di interlocutore di prestigiosi organismi sovranazionali quali IMO, ILO, WTO, BIMCO, Commissioni U.E. ecc. Rinunziare ad un associazionismo che utilizza tali esperienze, capacità e consenso internazionale sarebbe estremamente autolesivo, dannoso e ritardante per affrontare le continue e nuove sfide che lo shipping italiano può affrontare soltanto con solidarietà, univocità e senza dannose dispersioni e insensate divisioni.

Riusciamo ad immaginare come si potrebbe spiegare e fare accettare ai vari abituali interlocutori nazionali e internazionali di Confitarma che gli armatori italiani saranno, in futuro, rappresentati da due diverse associazioni, magari in concorrenza o in contrasto tra di loro? E come accadrà con quello che io definisco il "Ministero che non c'è" ? Saranno convocate separatamente per affrontare le "comuni" problematiche? Purtroppo tutto è possibile...

Tobia Costagliola

La navigazione dei porti

Cagliari, un docente di Diritto della Navigazione alla presidenza dell'AdSP

Massimo Deiana si è insediato come presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, istituita con legge nell'agosto 2016. Dopo essersi dimesso dalla Giunta la scorsa settimana, il docente di diritto della Navigazione ed esponente del Pd designato dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio avrà il compito di attuare nell'isola la riforma che a livello nazionale ha ridotto da 25 a 15 le Port Authority e di gestire sette porti: ai tre dell'ormai ex Autorità portuale del Nord Sardegna (Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci) e a quello del capoluogo (che faceva capo all'Autorità di Cagliari), si aggiungono gli scali di Oristano, Portovesme (Sulcis) e la banchina commerciale di Santa Teresa Gallura, da cui partono i traghetti per la Corsica. La sede dell'Autorità unica, contestata dai territori del Nord Sardegna, è Cagliari.

«Confermo l'impegno a dare la massima visibilità e protagonismo a tutti i porti che fanno parte dell'Autorità. La sede è un problema secondario. Dobbiamo correre per rilanciare la produttività e rendere competitivi i porti sardi in un mercato più competitivo e globalizzato. Girerò l'isola per ascoltare le esigenze di tutti i territori. L'Autorità deve diventare operativa al più presto. Noi siamo fra gli ultimi, in altre regioni le nuove entità sono pienamente operativa». L'incarico di Deiana, che non è ancora stato sostituito in Giunta, è destinato a durare per quattro anni. Il prossimo passaggio sarà la nomina di Comitato di gestione dell'Autorità portuale unica, formato oltre che dallo stesso presidente (il cui voto vale doppio), da tre rappresentanti scelti rispettivamente dalla Regione Sardegna e dai sindaci della Città metropolitana di Cagliari e di Olbia. Per legge i componenti devono essere scelti fra persone competenti nella materia, con esperienza nel settore marittimo e portuale. Ci auguriamo che questa norma venga rispettata e che si faccia ricorso ai tecnici e non ai soliti "Amici" della politica.

Alle riunioni del Comitato possono partecipare, a seconda delle materie discusse, i comandanti delle capitanerie. Una volta insediato il Comitato, dovrà essere indicato il segretario generale e andrà rivista la pianta organica. (*Nicola Silenti*)

COMMENTO. *Non è semplice mettere in atto l'impianto tecnico burocratico di una AdSP, lo abbiamo appena letto, e così per la maggior parte dei porti. La nomina di un docente di diritto ci ricorda l'affermazione: " Il Diritto della Navigazione è lo strumento dell'economia dei trasporti " . (DL)*

LA SENTENZA DELLA PESCA DEL GAMBERO ROSSO

(Riportiamo una nota de La Stampa di Lorenza Rapini pubblicata il 18/07/2017)

Dove si trova il confine in mare tra Italia e Francia? Oggi non si sa più. Il trattato di Mentone, che risale al 1892 e che disciplina il confine marittimo tra Riviera e Costa Azzurra, non è valido. Perché, se anche firmato dall'esecutivo, non è mai stato ratificato in Parlamento. È quello che si legge nella sentenza del giudice del tribunale di Imperia, che assolve un pescatore sanremese accusato di aver sconfinato per pescare i prelibati gamberi rossi. Il confine non è stabilito in modo preciso, dunque non esiste alcuno sconfinamento: questa la sostanza. Il giudice ha accolto la tesi dell'avvocato della difesa, Pier Mario Telmon, specializzato in diritto internazionale e attivo sia in Italia che in Francia. E di fatto «salva» i gamberi rossi di Sanremo, che si pescano tra l'altro proprio a ridosso del confine tra Ventimiglia e Mentone e che erano a rischio, visto che i francesi pattugliano i confini in forze, pronti a sanzionare ogni peschereccio che sconfinava per fare manovra nel loro territorio. Ora, questa sentenza crea un precedente fondamentale per tanti pescherecci sanremesi, sanzionati dai francesi per analoghi casi di sconfinamento e pronti per discutere davanti al giudice italiano (a cui passano le competenze in questi casi) le loro pendenze. Ma di fatto apre anche le porte all'ignoto: spetterà al legislatore ora intervenire, per stabilire davvero quale sia la linea di confine tra Italia e Francia.

COMMENTO. *L'ottima nota de La Stampa sulla sentenza (che farà giurisprudenza) del giudice di Imperia riassume in breve come vuole il buon giornalismo la causa dei pescatori di gamberi, e conferma il vuoto legislativo del nostro Parlamento in tema di mare. Le frontiere marittime Italia-Francia secondo l'accordo di Caen del marzo 2015 , non ancora ratificato dall'Italia, hanno modificato sostanzialmente le zone di mare di giurisdizione francese che , partendo da Mentone , entrano nel Mar Ligure incuneandosi per metà golfo, circondano tutta la Corsica (sfiorando l'Elba) e si insinuano nelle Bocche di Bonifacio . Questa divisione netta dei mari fa parte della Zona Economica Esclusiva e della zona di Protezione dell'Ambiente Marino*

con osservanza di diritti/doveri dalla pesca alle navi commerciali. La domanda che ci poniamo: questa sentenza “unilaterale” può scavalcare la Convenzione delle N.U. del Diritto del Mare ? (DL)

Aspettando lo stato sociale (Procida, 2 agosto 2017 ore 18.30)

Nella storia del Mezzogiorno i monti e le congregazioni laicali hanno fornito risposte alle necessità di soccorso, di assistenza, di lavoro, ma anche di formazione e d’istruzione degli iscritti. Raffaella Salvemini primo ricercatore dell’Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Napoli organizza a Procida il VI° Incontro di Storia Marittima dal titolo **Aspettandolo stato sociale: i monti di previdenza, assistenza e lavoro per il 2 agosto 2017 presso la Chiesa di Santa Maria della Pietà e San Giovanni Battista ore 18,30 -21,00**. Richiamando l’importanza della solidarietà e del mutualismo in un’epoca in cui lo stato non si occupava di assistenza s’intende ricordare che sono trascorsi 400 anni dalla nascita del Pio Monte dei Marinai di Procida (1617). In un momento di profonda crisi per il welfare state e per il settore del lavoro marittimo è parso giusto ricordare che Procida ha vissuto una straordinaria esperienza in chiave solidaristico-mutualistico che ne ha accompagnato e caratterizzato per lungo tempo la storia. Già nel 2000, con la riedizione del Catechismo Nautico del 1788, il Pio Monte dei Marinai dell’isola di Procida richiamò l’attenzione sul legame tra l’isola e la secolare cultura e tradizione marittima di cui Marcello Eusebio Scotti, fondatore della prima scuola nautica sull’isola, furono validi rappresentanti. L’evento è sponsorizzato dal Comune di Procida e dal Pio Monte dei Marinai

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

Rolls-Royce Marine fornisce servizi per 74 navi offshore del gruppo Siem

Siem Offshore and Subsea 7 have signed a joint three-year service agreement with Rolls-Royce. The agreement covers a total of 74 offshore vessels. This is the first agreement the two Siemowned companies have signed with the same service provider.

Under the agreement, Rolls-Royce will maintain and service all of the equipment it has delivered to the two companies’ offshore vessels.

Steinar Sandberg, Siem Group, Head of Group Procurement, said: “Naturally, we believe we can save money by jointly entering into this kind of service agreement. We have a modern and technically advanced fleet that requires good follow-up throughout the vessels’ working lives.”

Knut Hovland, Rolls-Royce, Director, Marine Services, said: “We have delivered equipment to around a quarter of the world’s registered fleet. As a result, we also have service assignments and long-term agreements with a large number of ship owners globally. We also have a network of service stations at 34 locations world-wide, so we can be close by whenever equipment needs servicing or repair.”

At present, aftermarket services account for roughly 40 per cent of Rolls-Royce Marine’s revenues.

Long-term agreements account for around a quarter of this. The company is now exploring digital opportunities to provide ship owners with a growing range of new and more effective service solutions. These include new types of services based on surveillance of ships’ operations and equipment from control centres located on shore. Rolls-Royce recently signed its first “power-by-the-hour” agreement with the Norwegian logistics and cargo company Nor

Lines.
www.interazione.it

CMC MARINE: AL CANNES YACHTING FESTIVAL CON TRE NUOVI PRODOTTI IN ANTEPRIMA MONDIALE

CMC Marine sceglie il salone di Cannes per presentare in anteprima mondiale i suoi nuovi prodotti: tre sistemi di stabilizzazione elettrica destinati ad altrettante tipologie specifiche di yacht.

Al prossimo Cannes Yachting Festival, in programma dal 12 al 17 settembre 2017, l'azienda pisana presenterà per la prima volta in assoluto le sue ultime 3 innovazioni. I nuovi sistemi nascono dall'esperienza acquisita negli ultimi anni e sviluppano ulteriormente il percorso iniziato con il lancio del sistema Stabilis Electra.

A essere lanciati sul mercato, infatti, saranno 3 nuovi sistemi di stabilizzazione elettrica progettati per ampliare le possibilità di installazione offerte finora: il sistema SR Short Range nasce con l'intento di trasferire la tecnologia Stabilis Electra su imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 20 m, mentre i sistemi HS High Speed e LR Long Range sono stati progettati, rispettivamente, per yacht plananti con velocità superiori ai 24 nodi, e dislocanti o semi-dislocanti.

www.sculatiandpartners.com

Nuova unità PCTC al gruppo Grimaldi

Napoli – In una breve cerimonia tenutasi lo scorso 17 luglio presso i cantieri cinesi Jinling di Nanjing, la nave Pure Car & Truck Carrier Grande Baltimora è stata consegnata al Gruppo Grimaldi.

Prima di una commessa di tre unità gemelle effettuata dal gruppo partenopeo presso i cantieri Jinling, la Grande Baltimora ha una lunghezza di 199,90 metri, una larghezza di 32,26 metri, una stazza lorda di 63.000 tonnellate ed una velocità di crociera di 19 nodi.

La nuova unità battente bandiera italiana può trasportare 6.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 4.000 metri lineari di merce rotabile e 2.500 CEU. E' munita di quattro ponti mobili che rendono la Grande Baltimora una nave estremamente flessibile e capace di imbarcare qualsiasi tipo di carico rotabile quale camion, trattori, autobus, scavatrici, ecc., fino a 5,2 metri di altezza. Inoltre, la nave è dotata di due rampe d'accesso, una laterale ed una di poppa, quest'ultima in grado caricare merci fino a 150 tonnellate di peso.

La Grande Baltimora è una nave altamente efficiente dal punto di vista ambientale. E', infatti, dotata di un motore principale Man Diesel & Turbo a controllo elettronico, permettendole di rispettare le nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Infine, è munita di un sistema di trattamento delle acque di zavorra che le permetteranno di rispettare le future normative in materia.

“La Grande Baltimora è l'ulteriore dimostrazione dell'impegno del nostro Gruppo a

potenziare i propri collegamenti tra il Mediterraneo ed il Nord America con l'impiego di navi sempre più moderne, flessibili e rispettose dell'ambiente", ha dichiarato l'amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. "Questa nuova unità prende il nome dal porto statunitense nel quale siamo presenti da 50 anni con servizi marittimi regolari verso l'Europa", ha concluso Emanuele Grimaldi.

La Grande Baltimora salperà dal porto di Nanjing il 20 luglio con direzione New York dove verrà impiegata sul collegamento ro/ro operato dal Gruppo tra il Mediterraneo ed il Nord America con frequenza settimanale. I porti serviti dal collegamento sono: Gemlik (Turchia), Gioia Tauro, Civitavecchia, Savona, Halifax, New York, Baltimora, Veracruz (Messico) ed Anversa.

IMO E AMBIENTE MARINO: IMPEGNI SEMPRE MAGGIORI PER L'ARMAMENTO

L'ICS ha espresso apprezzamento per i risultati emersi dalla riunione della scorsa settimana del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) e l'Imo su una serie di questioni ambientali importanti che incideranno profondamente sul futuro shipping globale. In merito alla riduzione di gas serra, l'ICS sostiene che l'Imo ha dato un buon inizio alla strategia di riduzione della CO2 in linea con l'accordo di Parigi sul cambiamento climatico e che sono stati compiuti notevoli progressi sul quadro generale di una iniziale strategia volta all'adozione nel 2018. Simon Bennett, direttore della politica ICS, ha dichiarato che "Anche se l'Imo non ha ancora preso decisioni dettagliate, le proposte specifiche del settore sono state ben accolte da un certo numero di governi tra i paesi sviluppati e quelli in via di sviluppo". Riguardo alle acque di zavorra l'ICS ha accolto con favore la decisione dell'Imo di adeguare le date di attuazione della Convenzione in modo che le navi esistenti, consegnate prima dell'8 settembre, data dell'entrata in vigore della Convenzione, non saranno tenute ad installare sistemi di trattamento fino alla prima ispezione dell'IOPP (International Oil Pollution Prevention) dopo l'8 settembre 2019. Simon Bennett ha commentato "Questa è una vittoria per il buon senso che permetterà alle compagnie di navigazione di identificare e investire in tecnologie molto più robuste a vantaggio dell'ambiente". Anche l'Ecsa ha espresso apprezzamenti per gli importanti progressi con l'accordo raggiunto su un piano per sviluppare una strategia di riduzione della CO2 in linea con l'accordo COP21 di Parigi sul cambiamento climatico che dovrebbe essere ulteriormente sviluppata nella riunione del prossimo ottobre per essere adottata nel corso della prossima riunione del MEPC72 nel 2018. I comunicati stampa dell'ICS e dell'ECSA sono disponibili sul sito www.confitarma.it.

OPINIONI E OSPITI NEL NOSTRO SALOTTO

Gilles Kepel (politologo e accademico francese): "l'Italia non può diventare la discarica dell'Africa. I leader europei si riuniscano a Bruxelles per varare una politica comune. si rischia in questo modo di destabilizzare l'Italia in vista degli importanti appuntamenti elettorali dei prossimi mesi". Testo in <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?did=23614>

MIGRANTI: come la politica trasforma l'accoglienza in divisione tra italiani

Caro Decio, sono sempre più, come tanti altri, angosciato e furioso dalla politica dei sinistrorsi che stanno affossando gli italiani in un mare di guai : Non se ne vede la fine, andrà sempre peggio. Solo un governo di centro destra potrebbe arginare la situazione : E se fosse troppo tardi ?

Sono diventato RAZZISTA contro tutti coloro che invadono il paese e che non sfuggono dalla guerra come i Siriani. Gli altri stati europei chiudono i porti : hanno ragione. Arrangiatevi dicono, siete voi che avete aperto le porte senza usare il buon senso e per scopi politici. Sappiamo però benissimo che Francia, Inghilterra e USA (di Obama) hanno le loro responsabilità nell'aver fatto la guerra a Gheddafi destabilizzando la Libia, facendola sprofondare nel caos, ciò che ha favorito l'invasione dei migranti che il governo italiano non ha saputo/voluto gestire e frenare. L'ho sempre detto e scritto : Anche Assad doveva essere aiutato da subito a combattere l'ISIS. Gli americani in politica estera hanno sempre fatto dei grandi errori.

I popoli sono destinati a mescolarsi, se l'umanità sopravviverà . Un bel giorno non ci saranno più né bianchi né neri né gialli , ma una risultante di tutte le razze. Ma la fusione deve essere graduale non ci possono esser invasioni come ora che portano solo guai di tutti i generi.

L'esodo di massa dall'Africa è anche orchestrato da nuclei non troppo occulti che in Europa vogliono carne industriale a basso costo; poi c'è l' ISIS ed il mondo arabo dell'islam che , non potendo fare la guerra al mondo occidentale nel senso tradizionale , la fa in maniera subdola con costante e graduale infiltrazione.

Persino il Papa sta facendo una politica anti italiani !! Non mi piace. Mi è venuta un'idea : Facciamo una petizione per chiedergli di beatificare Oriana Fallaci !!

L'Egitto dei faraoni ebbe le sue piaghe , mi pare furono sette. Oggi l'Italia ha battuto quel paese .

Noi abbiamo terremoti , alluvioni, frane, tornado, incendi, camorra, andrangheta, mafia ma la peggior calamità oggi sono i migranti con tutti i danni collaterali che comportano uno dei quali è la sempre minor sicurezza e la corruzione di chi li gestisce.

L'ultima calamità dell'Italia sono i politici odierni .

Sono loro gli artefici di un governo irresponsabile, arruffone, che ci sta da anni portando alla rovina economica e che ora, con la gestione dei migranti per i loro scopi di potere (mirano ai loro voti) ci daranno il colpo di grazia a meno che non si prendano alla svelta le misure necessarie.

Chiusura dei porti , vietare l'approdo alle navi ONG, distruggere i barconi ed i grossi gommoni. Ma da dove provengono i gommoni ? Non ho mai letto un servizio giornalistico su tale argomento , da me già richiesto a giornali di centro destra anni fa . Lo riscrivo non mi meraviglierei se le fabbriche fossero in Italia o sulle coste libiche ma nelle mani di italiani .

Su FOCUS , alcune sere or sono, ho rivisto il documentario del recupero dei cadaveri nel barcone affondato nel Golfo della Sirte. Certamente la Marina ha fatto una eccellente operazione ma costata una enormità di quattrini che sarebbe stato meglio spendere per i poveri italiani, quelli ancora in vita e magari per quelli defunti che giacciono da decine di anni dentro gli scafi delle navi affondate nello stesso golfo, oppure risparmiarli visto ciò che ci costano i migranti.

E' l'Italia degli sprechi e della più sporca e subdola politica .

Decio, gli Africani devono stare a casa loro e se in Italia esiste il problema demografico a causa del forte calo delle nascite che il governo aiuti economicamente le donne a fare più figli.

Captain Gaetano Mortola

MENO MALE CHE C'E' O GIUANIN

Carissimo DECIO, in realtà non è solo un "sembrare" ma la dura realtà della nostra Democrazia che, molto democraticamente, devo dire, ti impedisce di realizzarti come vorresti, di esprimerti in qualcosa di nuovo, (salvo casi piuttosto rari, pilotati comunque dalle alte sfere, Chiedo venia se non è vero), ma, soprattutto, di capire, sì perché con questa storia delle parole nuove rigirate e propinate a modo loro, sfido io che on ci si capisce niente, non solo ma spesso ti costringono, sempre democraticamente, a fare ciò che non vorresti. come?- beh, una volta non c'è tempo, un'altra non è il momento, un'altra devono riunirsi per deliberare cosa che o avviene dopo un tempo interminabile o cade in prescrizione o non ci sono i fondi per quel progetto, o non ti danno il permesso o, quando te lo danno qualcuno rischia di utilizzarlo male e, chissà come, magari qualche palazzo rischia di venirti addosso eppure ogni cosa era stata fatta democraticamente...Mah certo che devo essere un po' disinformata visto che alcune cose proprio non me le spiego. Chissà, sarà vero ciò che la gente dice dei poeti, che viviamo su un altro pianeta...Non lo escludo. Intanto sono appena rientrata dalle mie vacanze in quel di AGROPOLI dove le spiagge sono di finissima sabbia dorata e il mare di un incantevole colore verde smeraldo che fa sognare e subito mi ritrovo calata nella solita follia che vede distrutti a mezzo incendi ben 200 ettari di vegetazione vesuviana e chissà quanta fauna distrutta. Certo la colpa è dei 'piromani' e adesso si cercano i responsabili ma i veri responsabili della 'PROTEZIONE DEL PARCO NAZIONALE DEL VESUVIO', dov'erano?- Poverini, erano in cassa integrazione tanto chi vuoi che si metta a bruciare gli alberi di questi tempi, piuttosto si bruciano le persone o le si trasforma in proiettili umani In qualche caso però la solfa cambia, infatti se si investe una povera donna uccidendola, può succedere che se ti fanno dono del "braccialetto" puoi anche restartene tranquillamente a casa a guardare la tv mentre il morto riposa...Intanto la tecnologia avanza e fa passi da gigante costruendo una nave militare attrezzatissima che, certamente, sarà un vero gioiello. Meno male che in qualche posto di questa strana terra c'è ancora qualcuno come 'O GIUANIN che, dall'alto dei suoi venerandi 90 e passa anni è una ineguagliabile fonte di ricordi, informazioni, storie da raccontare, onestà e contenuti pieni di saggezza da poterci tuttora regalare con la semplicità di chi ha saputo vivere la vita con un briciolo di insolita ingenuità e di chi, pur avendo solo le ELEMENTARI è in grado di suggerire ancora qualcosa a chi, pur avendo la LAUREA, la scrive con l'apostrofo... A presto.

Anna Bartiromo

Gli alieni siamo noi

Effettivamente questo in cui viviamo è uno strano mondo, c'è tanta

gente che 'muore di fame' e realmente necessita di essere nutrita e noi ci preoccupiamo di "nutrire" la curiosità dei gatti...Dalle carceri qualcuno rivendica una fine dignitosa nonostante tutto e ci preoccupiamo e ci adoperiamo per assicurargliela contro tanti che, invece, l'hanno magari avuta in modo atroce...

Con l'Amore poi siamo una vera frana, temo che facciamo acqua da tutte le parti, intendo- chi lo fa con MULLER, chi con Control, chi con lo Yogurt chi con il Sapore... Oh, possibile che nessuno lo faccia più nel modo giusto? No scendo nei dettagli ma, almeno alla vecchia maniera...Per non parlare poi dell'incapacità di prendere una decisione. Una volta(tanto tempo fa) ci si consultava con Simmaco e BOEZIO, o che so, con S.T. MOORE adesso ci si rivolge ai cani... Mah io proprio non le capisco queste cose credo solo che non dovremmo stare troppo a preoccuparci degli -alieni- quanto di essere alienati! Buona giornata. A.B.

KriminalKayak e Billy Gazzo, un mondo d'acqua

Ho conosciuto Billy due anni fa, nel regno dei canoisti al porticciolo di Nervi , ed è nata una reciproca simpatia soprattutto da parte mia che vedo in questo giovane uno sportivo , un atleta, un viaggiatore sull'acqua , l'acqua dei fiumi impetuosi , coraggio e abilità, sentimenti umani e non brutali degli sport estremi, compresa certa vela tecnologica. Billy è un cittadino dei fiumi del mondo , qui si presenta nel nostro salotto “ e ci appassiona già con la sua biografia , è l'inizio dei suoi racconti . Benvenuto tra noi Billy. (DL)

Ho pensato di cominciare con una sorta di presentazione... chi sono e quello che faccio... con l'idea poi di continuare con una narrazione per ognuno dei miei viaggi. Incomincio ad andare in canoa nel 2006 seguendo un corso base presso l'associazione sportiva Extreme kayak sita a Busalla e fin da subito trovo in me una grande passione per questo nuovo sport scoperto.

Nell'autunno 2006 / inverno 2007 incomincio l'attività fluviale sui fiumi e torrenti dell'Appennino, principalmente sul Vara e sullo Scrivia, il mio fiume di casa.

Nella stagione successiva primaverile / estiva inizio a conoscere le Alpi, con i suoi percorsi classici meno impegnativi; intanto, grazie all'ausilio dei consigli di alcuni amici canoisti più “anziani” e di qualche sporadica lezione presso il maestro di canoa Andrea Piutti, continuo a migliorare la mia tecnica allenandomi da solo.

Nella primavera del 2007 con un amico faccio il mio primo viaggio canoistico, che mi porta a pagaiare sui fiumi di Croazia, Repubblica Ceca e Romania.

Tra il 2008 e il 2009, pur continuando a ritmo sostenuto l'attività fluviale, subisco il fascino del freestyle e incomincio ad allenarmi in tal senso con un piccolo gruppo di amici. Purtroppo il nostro paese non offre tanti spot perciò spesso mi muovo verso la Francia, dove gli spot sono parecchi e la comunità canoistica che si dedica al freestyle è grande ma soprattutto molto giovane! Qui nascono un sacco di nuove amicizie con conseguenti numerose proposte di viaggi ed esperienze.

Alla fine del 2009 vado in Australia, dove i fiumi non sono moltissimi ma entusiasmanti, e tra il 2010 e il 2011 pagaio in Spagna, Portogallo, Francia e Austria, girando sempre con due barche sul tetto: una da torrente e una da freestyle.

Nell'estate del 2011 perdo un amico in fiume a causa di un brutto incastro da cui non riesco a

salvarlo... uno dei miei amici più cari in canoa e non... un duro colpo da accettare. E' un momento molto difficile. Non tocco più la canoa per un mese e oltre.

Poi una sera arriva un messaggio: sono gli amici che si son recati su uno spot francese. Mi dicono che c'è un buon livello, che si stanno divertendo... che manchiamo solo io e Gabri. Sono circa le 23.00 ma dentro di me qualcosa è scattato, carico la barca sul tetto e guido da solo tutta la notte. Il mattino seguente sveglio gli amici in tenda che ancora dormono, tanto felici quanto sorpresi di vedermi.

Rimonto in sella.

2012, incomincio a insegnare presso l'associazione sportiva S.IIario, pur non possedendo alcuna qualifica.

Incremento la mia attività canoistica. Mi muovo ovunque ci sia acqua.

In aprile la mia prima Corsica.

Durante l'estate dello stesso anno trascorro parecchio tempo in Francia e nei Pirenei Spagnoli con degli amici francesi.

Partecipo a diversi eventi e competizioni del circuito francese di freestyle, quale "La Tabaze festival", "Natural Games", "SPB River Fest", "Free Challenge Rodeo in Metz" e molte altre.

Vengo inoltre contattato da Exo Kayak, che mi propone una sponsorizzazione ed entro così a far parte del team, collaborando alla creazione della canoa da gioco XG.

Inverno 2012, Nepal. Pagaio su molti dei più classici. Sono le mie prime esperienze di river trip, lunghi e corti.

2013, continuo a tenere corsi base, di eschimo e freestyle per varie associazioni canoistiche su Genova e provincia.

Pagaio in Repubblica Ceca, Francia, Austria, Germania, Svizzera e Corsica.

Occasionalmente vengo inviato da Exo Kayak a gare e raduni, nazionali e internazionali, come promoter e centro test.

2014, pagaio India, Marocco e di nuovo in Nepal.

Tengo per un mese il centro test Exo Kayak in Corsica.

Quando non sono in viaggio continuo l'attività presso alcune associazioni liguri, scoprendo in me la passione per l'insegnamento di questo sport che tanto mi sta dando e la felicità di poterli avvicinare gente nuova e creare così un gruppo e nuove amicizie.

Nel 2015 decido di prendere una qualifica come istruttore, partecipando al primo corso italiano di "istruttori di canoa fluviale secondo livello".

Dopodiché creo l'associazione sportiva 'KriminalKayak' radunando il vecchio gruppo di amici insieme ai nuovi usciti dai corsi da me tenuti nei tre anni passati presso altre associazioni. L'associazione è sita nel bellissimo porticciolo turistico di Nervi e ben presto diventa un punto di ritrovo, dove darsi appuntamento per uscire a prendere le onde quando il mare è grosso o per andare sui vari torrenti dell'Appennino quando i livelli sono buoni. KriminalKayak è nato come uno sparuto gruppo di amici, che così si identificavano, ed ora è diventato qualcosa di concreto e di più grande! Questo mi stimola ad andare avanti sulla strada dell'insegnamento e mi riempie di gioia... per me e per quel nostro amico venuto a mancare, con il quale tanto si parlava di creare qualcosa di simile.

Nell'anno 2016, oltre alle normali attività canoistiche scandite dalle stagioni in Italia, Francia e zone limitrofe, mi sono occupato del centro test Exo Kayak in Corsica per il mese di marzo.

Nel mese di aprile invece ho pagaiato in Kenya.

In Luglio e Agosto in America, dove ho partecipato a uno dei river trip più lunghi che ci siano, nel magnifico Grand Canyon del Colorado.

Tornato in patria sono subito ripartito per Lipno, dove si tiene la “Hiko Devil Race”.

Fino a ottobre inoltrato mi sono dedicato all’insegnamento in KriminalKayak, per poi partire per l’India in novembre insieme a tre amici, dove fino alla fine di dicembre ho pagaiato nelle regioni dell’Uttarakhand e dell’Arunachal, percorrendo in self-support molti bellissimi fiumi tra cui Alaknanda, Baghirati, Tindar, Dibang, Siang, Brahmaputra.

Nel 2017 il lavoro in KriminalKayak aumenta esponenzialmente insieme alla soddisfazione.

Dopo il solito mese di Corsica e le successive uscite in Francia e sulle Alpi nei mesi di maggio e giugno, i prossimi programmi per l’anno corrente sono una spedizione in Nepal Tibet...

Billy Gazzo

LIBRI E RIVISTE

TTM maggio/giugno 2017

TTM , Tecnologie Trasporti Mare , coordinato dal giornalista Angelo Marletta , è la rivista che compie 48 anni e con un “ equipaggio “ sempre fedele e pieno di entusiasmo e di cose da raccontare , una rivista utile , direi indispensabile per chi vuole essere aggiornato nel campo dello shipping, dell'evoluzione della tecnologia , delle normative tecniche , insomma a tutto o quasi lo scibile compresa l'università e la ricerca e l'Atena di cui è anche organo ufficiale.

Credo sia , a parte gli ottimi speciali (ma molti sono online) di registri di classe e di grandi aziende, l'unica rivista , intendiamoci rivista col suo ampio spettro grafico editoriale al mondo in formato cartaceo esistente. Tutto il resto è finito nel “ cloud “ dell'online , cioè nel dimenticatoio. Il vero manager, il tecnico ama avere sul suo tavolo TTM di carta, anche se la rivista è anche online, che tra l'altro fa parte della piattaforma del magazine sempre dello stesso gruppo editoriale The MediTelegraph, shipping and intermodal transport . Tra gli storici collaboratori l'ing. Pippo Soncin consulente tecnico in redazione. Giorgio Carozzi cura l'editoriale e l'ing. Cazzulo la normativa internazionale. Marletta è il lighthouse keeper in graffianti fondi nell'ultima pagina. www.themeditelegraph.com.

A COMPAGNA

Una rivista genovese custode della storia e della lingua

Era una rivista mensile illustrata ,Organo ufficiale per gli atti dell'Associazione A COMPAGNA.

Si trattava di una rivista in carta patinata di 56 pagine diretta dall'avv. David Chiossone, alla quale in seguito collaborò il dott. prof. Stefano Rebaudi.

Costava Lit. 2,50 il numero; abbonamento annuo Lit. 25. La Rivista ospitò le migliori firme di scrittori e giornalisti ed ebbe la particolarità di avere le copertine realizzate dai più illustri pittori e grafici come si può leggere nel saggio di Vitaliano Rocchiero «Gli illustratori della rivista A COMPAGNA» pubblicato sull'Almanacco «Gente di Liguria» apparso nel 1971 e ormai esaurito.

Uscì ininterrottamente fino al n. 1 del 1933, quando cessò la pubblicazione probabilmente per ordini giunti dall'alto tenuto conto della diversa impostazione politica del regime.

Dopo la seconda guerra mondiale, distrutta la sede di via Ettore Vernazza, A COMPAGNA riprese faticosamente il cammino fino al 1969 quando venne deciso di pubblicare un notiziario destinato gratuitamente ai soci. Il 2 aprile 1969 (data di autorizzazione del Tribunale) uscì il numero 1 diretto da Aidano Schmuckher. Era un periodico di quattro pagine ben diverso dalla precedente rivista. Successivamente fu diretto da Leonida Balestreri e da Vito Elio Petrucci. A partire dal 1974 venne deciso che la direzione fosse affidata al Presidente del Sodalizio; ciò consentì di dare una migliore impostazione al periodico che assunse la cadenza bimestrale con un numero di pagine variabile da 16 a 24. Fu pertanto diretto dai presidenti che da allora ressero A COMPAGNA, ossia Luigi De Martini, Enrico Carbone, Giuseppino Roberto e Alessandro Casareto.

Alle scadenze decennali vennero pubblicati gli indici: l'ultimo è stato stampato e distribuito ai soci in occasione del trentesimo anniversario allegato al n. 6 del 1999.

I Bollettini, anche per la rilevante parte iconografica, costituiscono un interessante spaccato sulla società genovese e ligure, sia nei territori italiani sia in quelli esteri dove gli emigrati liguri si sono fortemente radicati, nei vari periodi della storia più recente.

Attualmente il Bollettino viene pubblicato trimestralmente in 4 numeri all'anno.

In occasione del 90° anno di attività del Sodalizio e fino allo scadere del 100°, è stato deciso di allegare al Bollettino un inserto la cui raccolta costituirà il nucleo per l'eventuale pubblicazione della storia de A COMPAGNA.

www.acompagna.org

Contattismi di massa di Stefano Breccia - Nexus Edizioni

In questo sorprendente testo, l'autore Ingegnere Stefano Breccia, ci descrive alcune realtà che possono apparire inverosimili.

Si tratta di incontri avvenuti tra gruppi di persone e alcune razze umane di altri sistemi solari, esperienze che prenderanno il nome di Caso Ummo, nonché l'esperienza più conosciuta a partire dall'anno 1956 denominata Caso Amicizia.

La base sotterranea dei fratelli nel caso Amicizia era situata nell'area dell'Adriatico e

dell'Italia centrale; stupefacente insediamento la cui realizzazione non avrebbe in realtà costituito la minima difficoltà, essendo in grado queste razze molto evolute, tramite l'alto livello della loro scienza tecnologica, di comprimere agevolmente la struttura della materia e ottenere così corridoi e spazi utili alle loro installazioni. Queste aperture potevano essere chiuse in breve tempo lasciando la superficie intatta senza la minima traccia di alterazione. Nel testo vengono riportati colloqui e insegnamenti trasmessi dai fratelli sui diversi tipi di energia, sulle caratteristiche delle navi cosmiche, sul loro pensiero, sulla loro filosofia. Nei gruppi che hanno interagito c'erano persone dalle più disparate estrazioni: scienziati, tecnici, politici e militari, nonché appartenenti a varie nazionalità come Svizzera, Austria, Germania, Francia, Unione Sovietica, Australia e Argentina. Queste esperienze di contatto avrebbero avuto termine nel 1978, anno in cui l'Italia è stata testimone di una massiccia serie di avvistamenti UFO e fenomeni sconvolgenti nel mare Adriatico, teatro frutto di scontri fra varie fazioni extraterrestri.

A pagina 259 del testo troviamo alcuni concetti che ci fanno comprendere il loro interesse ad interagire con l'umanità del pianeta Terra.

"Essi chiamano il nostro pianeta il 'Centro universale per la redenzione' in quanto sostengono che le anime che si incarnano qui da noi sono quelle che ancora devono concludere la loro evoluzione. Per questo motivo ci sono tante sofferenze, ma al tempo stesso tanti successi possono avere luogo. Perlopiù la Terra è uno dei pianeti più belli e più completi. La sua storia è assai più lunga di quella che noi conosciamo, ci sono state molte più civiltà di quanto raccontino i nostri libri."

Questo pensiero ci fa intuire lo scopo della loro visita nell'ottica della realizzazione di un disegno evolutivo le cui finalità, ora, cominciano a delinearsi.

Recensione di Alessandra Forest

IL RACCONTO DAL VERO

La forza di un amore

Ai tempi della mia gioventù, viveva nella lontana periferia della città, quasi fuori della cinta urbana, un giovane sulla ventina che era solo con la mamma già anziana la quale si angustiava a vederlo sempre così solo senza una compagnia né maschile né femminile. Non aveva fatto il militare in quanto orfano di padre. Lavorava come operaio nell'impresa in cui aveva operato il padre. I titolari lo apprezzavano come lavoratore onesto e serio, ma anch'essi si chiedevano come potesse essere quel giovane sempre così riflessivo, triste e lontano pure dai compagni e dalle sue compagne di lavoro. Tutti si chiedevano il perché della sua ritrosia, della sua timidezza, di quel suo chiudersi in se stesso. Pur se aveva solo il titolo di terza media inferiore, ottenuto con sacrifici, frequentando la scuola serale poiché di giorno lavorava, amava frequentare centri culturali e di lettura per elevarsi nella sua erudizione. Era un giovane, un uomo che soffriva che non riusciva a liberarsi da quel " cliché " che si era cucito addosso e dal quale non riusciva a staccarsi...Forse se avesse fatto il servizio militare...Di certo il vivere assieme agli altri commilitoni, l'obbedire agli ordini dei superiori, il subire ed il ribellarsi alle angherie dei " Nonni ", l'avrebbe reso più reattivo, più partecipe alla vita di

quelli che portavano le stellette e di quelli che, a “ naja “ finita, non le portavano. Ma, nel casermone di periferia in cui lui viveva, abitava pure una giovane, più o meno della stessa età, di famiglia numerosa, che aveva un tenore di vita completamente diverso dal suo. Ragazza moderna, ma seria nel suo comportamento, che iniziò, contrariamente a quanto usava in quei tempi, ad avvicinarlo, a parlargli, a far sì che lui si aprisse con lei...Ne era innamorata ed iniziarono a frequentarsi: andavano al cinema, a fare lunghe passeggiate lungo il fiume che bagnava la città...Lui che non aveva mai assaporato la compagnia, l' affetto, l' amore di una donna ne rimase soggiogato...ed il rapporto amoroso nel mezzo di un boschetto lungo il corso d'acqua lo rese un uomo finalmente felice e pieno di speranze per il futuro.

Ugo Dodero

F I N E