

## 13 DL NEWS 2019 VOL XIII

# DL NEWS COMUNICAZIONE

Foglio telematico di Decio Lucano 7 aprile 2019

### PRIVACY POLICY

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

(Da [abruzzo39@yahoo.it](mailto:abruzzo39@yahoo.it))

---

### Il medioevo della sinistra

Dopo Sinistra e Popolo, il conflitto politico nell'era dei populismi di Luca Ricolfi, 2017, ecco La notte della sinistra di Federico Rampini tutt'e due importanti intellettuali di sinistra che hanno messo su "carta" il loro disagio e il loro bisogno di mettere a posto una scacchiera ideologica con i pezzi sparpagliati. Il recente libro di Rampini è storia verità economia, riguarda tutti noi, si affaccia alla grande finestra del mondo con pragmatismo dagli errori dei presidenti Usa, all'Europa, alla Cina, all'Europa, all'Italia. Non commentiamo oltre, leggetelo per capire quanto sia sciocco dividerci in sinistra buona e destra cattiva, come purtroppo avviene nel nostro Paese.

### Il livello medio dell'intelligenza si è ridotto

Ripetiamo un breve flash dal precedente notiziario.

Dal 1990 il cervello dei feti è influenzato negli ormoni tiroidei dai metalli pesanti (piombo, cadmio, ecc), nascono bambini disabili, come l'autismo. Gli ultimi studi dell'Università di Harvard lanciano un grido di allarme: il livello medio dell'intelligenza si è drasticamente ridotto (calcolato in 14 punti su 100) a causa di sostanze chimiche che inquinano con conseguenze tossiche. Si chiamano interferenti endocrini, molecole che agiscono sullo sviluppo del cervello del bambino fino a comprometterne il quoziente intellettivo. Aria, cibo, acqua (non c'entra il cambiamento climatico, su cui noi abbiamo seri dubbi) sono contaminati.

Il calcolo di questo grave fenomeno si deve a un'equipe di endocrinologi, pediatri ed economisti, un gruppo eterogeneo che è stato presentato per la prima volta a Rai3 nella trasmissione Presa Diretta (febbraio 2019) dal titolo Attacco al cervello.

### Il dramma della Wiking Sky e le chiacchierate in banchina

Nel fare una passeggiata a Lerici mi è capitato di incontrare un comandante di navi da crociera in pensione e un giovane ufficiale di macchina che sapevo avesse navigato su una nave simile a quella che ebbe un sinistro nelle acque della Norvegia. Una occasione per esprimere il mio disappunto sulla sicurezza delle nuove navi, che mi è stato però contestato da entrambi. Le navi sono ottime e anche gli equipaggi del settore nautico lo sono. Per il calcolo delle probabilità un simile evento (tre gruppi diesel-elettrici su quattro persi in un solo momento) vi deve essere o un difetto di progettazione o un grave difetto di manutenzione. Quali cause andare a ricercare?

Discutendo delle caratteristiche di quei gruppi elettrogeni si nota che le norme operative prevedono che possano funzionare con livello di olio minimo 12 e massimo 16. Sarà possibile che per risparmiare olio il livello sia stato tenuto al minimo e che questo comporti problemi di funzionamento segnalati dai sensori? In tal caso a chi andrebbe contestato il sinistro?

Cosa ne pensi Tu?

### Enrico Calzolari

*Caro Enrico, tutti abbiamo visto le drammatiche immagini della Wiking Skyr in mezzo alla tempesta a poche miglia dalla costa norvegese. Ma le cause di questa grande nave alla deriva devono essere analizzate dalle istituzioni, dai periti in base alla documentazione che noi non abbiamo ancora. Si certo un engine failure proprio dei gruppi elettrogeni è un fatto grave in quelle condizioni meteomarine su qualsiasi unità, ma io spero che a Lerici come a Camogli come nei centri marinari della Campania ci siano capitani in pensione o non che abbiano voglia di esprimere la loro opinione, raccontare le loro esperienze magari analoghe. Sono loro gli utenti del mare i protagonisti e i "vecchi" devono aiutarli. Su quella nave in Norvegia poteva finire molto male.. Io ho lavorato buona parte della mia vita per far parlare i naviganti, raccontare le loro esperienze, l'ho fatto per Vita e Mare e per TTM Tecnologie Trasporti Mare.*

### Decio Lucano

#### La Federazione del Mare alla conferenza "Future for Ocean Governance and Blue Growth" in rappresentanza dei cluster marittimi europei

Il 2 aprile a Bruxelles presso il Parlamento europeo si è tenuta la Conferenza ad Alto Livello "Future for Ocean Governance and Blue Growth", organizzata con la partecipazione delle principali istituzioni marittime dal deputato europeo portoghese José Inácio Faria, della commissione Ambiente, per affrontare tre importanti temi: modellare la governance globale dell'oceano per il futuro, ottenere mari sani e puliti entro il 2030, promuovere un'economia blu sostenibile.

Per ENMC (European Network of Maritime Clusters), organizzazione di cui l'Italia detiene la vicepresidenza, è intervenuta Laurence Martin, vicesegretario generale della Federazione del Mare.

La rappresentante dei cluster marittimi europei ha ricordato che l'economia blu dell'UE sta crescendo costantemente e che, con un fatturato di oltre 560 miliardi

di euro, crea posti di lavoro per quasi 3,5 milioni di persone. “L’industria marittima è un settore vitale e strategico per l’Europa. Oltre ad avere un’enorme dimensione costiera, con il turismo che ne deriva, e numerose città importanti, il cui sviluppo è tuttora legato al mare, l’Europa è una grande potenza marittima: il 90% del commercio internazionale, l’80% del commercio estero dell’UE e il 40% del commercio interno dell’UE utilizzano la navigazione. Inoltre, gli armatori europei controllano quasi il 40% della flotta mercantile mondiale e sono attori chiave nello shipping. L’industria cantieristica europea è leader mondiale per quanto riguarda le navi da crociera e gli yacht da diporto, mentre l’industria di produzione di apparecchiature e componenti dell’UE serve metà della flotta mondiale. L’attività europea di pesca svolge un ruolo importante nella nostra politica alimentare”.

Lo shipping rappresenta il 3,1% delle emissioni globali di CO2 e senza l’adozione di misure adeguate, le emissioni prodotte dalle navi aumenterebbero ulteriormente nei prossimi anni (fino al 250% entro il 2050, secondo alcune fonti). Ridurre le emissioni di gas-serra dello shipping è quindi fondamentale e su questo l’industria marittima si sta impegnando e condivide la norma dell’International Maritime Organization (IMO) che stabilisce al 2050 una crescita delle emissioni di gas-serra limitata al 50% del livello del 2008. Inoltre, dal 2020 entrerà in vigore in tutto il mondo la normativa IMO che prevede un limite di 0,5% dello zolfo nei carburanti marini.

Facendo riferimento alle affermazioni di una delle associazioni ambientaliste presenti, Laurence Martin ha ribadito che gli armatori europei vogliono navigare con navi pulite e per questo hanno appoggiato la nuova normativa IMO, mentre sono simili navi che i cantieri navali, insieme a fornitori, università e istituti di ricerca vogliono progettare e costruire. Per compiere passi significativi, assicurare un trasporto a emissioni zero entro il 2050 e quindi contribuire a rendere entro quell’anno l’Europa un’economia e una società a impatto climatico neutro, il settore marittimo è aperto a continuare ad investire e sperimentare, ma per farlo chiede scelte politiche stabili e ha bisogno di una quota equa e sostanziale di finanziamento da programmi come Horizon Europe. In tal modo, l’Europa contribuirà alla lotta globale al cambiamento climatico, oltre ad aiutare i cantieri navali europei a fronteggiare la concorrenza in termini di innovazione e consentire la progettazione e la costruzione dei tipi di navi più innovativi.

Per questi motivi, l’Europa e i suoi Stati membri devono agire ora a livello politico, a sostegno dei settori della navigazione, della costruzione e delle tecnologie marittime.

Bruxelles, 3 aprile 2019

---

---

## **ECONOMIA E FINANZA**

di Tobia Costagliola

## BAD BANK

La terapia miracolosa per le banche “infette”  
dai “Crediti tossici”

***Nelle scorse puntate abbiamo quantificato i crediti deteriorati nell'Eurozona ed in Italia. Sono state altresì evidenziate le “raccomandazioni” della Banca Centrale Europea indirizzate a tutte le banche italiane ed europee per “sbarazzarsi” dei crediti deteriorati (NPL ed affini) in un arco temporale che arriva non oltre il 2026. Come abbiamo già descritto, lo “smaltimento” sta procedendo attraverso la “cartolarizzazione”, cioè cedendo a “terzi”, parte del portafoglio dei crediti “tossici” e non “esigibili”. Tale “procedura” ha alimentato la crescita di un “Mercato NPL “che ha, di fatto, trasformato, soprattutto il nostro Paese, in “terra di conquista” dei famosi Fondi di Investimento, soprattutto stranieri. A questo punto, tanto per rispettare il nostro tema lessicale, mi è d’obbligo sottolineare una locuzione di due parole inglesi, anche queste entrate ormai nel linguaggio comune, soprattutto nelle cronache bancarie degli ultimi tempi : **Bad Bank.*****

Una locuzione che, tradotta alla lettera, sta indicare “Banca Cattiva”. Qualcuno potrebbe dire : Beh? Lo sapevamo che le banche sono tutte “cattive”; che bisogno c’è di questa ulteriore provocazione? Eppure, prima di riuscire a portare a compimento questa mia esposizione, vi anticipo che qualcuno ha scritto, già dieci anni fa : “Com’era buona quella Bad Bank!”.

### La Bad Bank secondo il Sole24ore

Procediamo con ordine riportando subito la definizione di Bad Bank data dal Sole24Ore:

<< La Bad Bank è un veicolo societario creato per farvi confluire gli asset “tossici” di una banca. Come gli NPL, cioè i crediti deteriorati, ma anche quelli “in bonis” ad alto rischio. Con questo termine si fa riferimento alla suddivisione in due di una banca, nella sua parte “buona” (Good Bank”) e appunto in quella “cattiva” (Bad Bank). La banca buona si occuperà di tutte le parti sane dell’attività di credito, mentre la parte cattiva comprenderà tutte le attività “deteriorate”(ultimo aggiornamento 12 luglio 2017) >>.

La Bad Bank risponde quindi alla necessità di una banca in crisi di liberarsi, tramite la già descritta operazione di “cartolarizzazione” dei crediti “tossici” e riprendere la sua attività istituzionale di “prestare” ed “investire” altro denaro. La B.B. non è altro che la Spv (Special Purpose Vehicle) prevista dalla corrente procedura di “cartolarizzazione” (n.d.r.) a cui la banca in crisi cede i crediti deteriorati in cambio di obbligazioni Abs (Asset backed security) di cui abbiamo scritto nelle 10 DLNEWS 2019. L’affidabilità ed appetibilità di tali obbligazioni è costituita dalle garanzie che prevalentemente vengono date dallo Stato. Le garanzie vengono però rilasciate solo per le “tranches senior” delle cartolarizzazioni che sono quelle più sicure.

Queste sopportano, per ultime, le eventuali perdite derivanti da recuperi sui crediti inferiori alle attese. Le tranches più rischiose (junior e mezzanina), non vengono “coperte” e saranno pagate solo dopo il totale rimborso delle “tranches senior” garantite dallo Stato. Le garanzie possono venire richieste, dalle banche che cartolarizzano, dietro pagamento di una commissione al Tesoro (in percentuale sull’ammontare garantito). Un prezzo che giocoforza è di mercato e lievita nel tempo: un modo sia per tenere conto dell’incremento dei rischi connessi a una maggiore durata, sia per spingere le realtà a recuperare velocemente i prestiti.

Per avere la garanzia i titoli devono inoltre essere valutati e certificati da un’agenzia di rating indipendente e presente nella lista della BCE. Lo Stato potrà dare la garanzia solo se i titoli riceveranno un rating uguale o superiore a “investment grade”.

### La Bad Bank secondo l’enciclopedia Treccani

A completamento di quanto sopra descritto, proseguo con lo stralcio della spiegazione riportata alla voce “Bad Bank” della enciclopedia Treccani :  
<< [...]In questo modo vengono tutelati i diritti dei creditori o dei risparmiatori, sacrificando invece gli azionisti ed eventualmente i sottoscrittori di obbligazione dell’istituzione madre. Normalmente, questo processo si svolge sotto la supervisione e la garanzia di una istituzione di vigilanza e/o di controllo. La B. B. ha nel mercato finanziario un ruolo simile a quello che, più in generale, nel settore economico svolge “la Bad Company” In Italia, un emblematico, e per certi versi anomalo, caso di B.B. si è verificato con la crisi di Banca Italease, specializzata nel leasing immobiliare. La banca si è trovata con un altissimo volume di crediti incagliati (poco meno di 4 miliardi di euro) e di partite in sofferenza (oltre 500 milioni di euro) collegate alle difficoltà di alcune grandi società immobiliari. L’anomalia è dovuta al fatto che la banca stessa è rimasta B. B., trasferendo parte delle proprie attività e tutte le passività a un pool di istituti creditizi e istituzioni finanziarie, in grado di assorbire le perdite connesse in cambio dei vantaggi legati all’acquisizione della vecchia clientela di Banca Italease o di eventuali vantaggi fiscali. Un caso classico di B. B. si è invece verificato in Irlanda nel 2009 con la creazione di una B. B. pubblica (governativa), la National Asset Management Agency (NAMA), che ha salvato alcune banche in dissesto rilevandone gli asset problematici con il denaro

reperito attraverso l'emissione di obbligazioni governative. L'operazione è stata criticata poiché, in definitiva, il costo del suo finanziamento è ricaduto sui contribuenti. >>

## Le prime Bad Banks europee ed italiane. Il percorso “di sofferenza” che conduce alla Bad Bank. Alcuni esempi di “salvataggio”.

L'istituzione della prima “Bad Bank” risale agli inizi degli anni '90, in piena crisi finanziaria, quando due istituti bancari la Nordbanken e la GotaBank vennero divisi in “good bank” (Securum) ed in “bad bank” (Retriva). Cosa era successo? La solita storia: grazie alla riduzione dei tassi d'interesse, il sistema bancario incentivò famiglie ed imprese in consumi ed investimenti in immobili e titoli senza i classici e tradizionali controlli che ogni buon finanziatore (lender) dovrebbe attuare. Il grado di insolvenze e “sofferenze” raggiunse un tale livello da compromettere tutto il sistema bancario.

Merita un particolare ricordo la storia della prima Bad Bank italiana sorta da uno dei più prestigiosi e antichi istituti di credito italiani : Il Banco di Napoli. Una storia quasi incredibile che suscita tanti interrogativi e dubbi ispirando riflessioni e critiche valide, ancora oggi, più che mai, sulla storia del sistema bancario nazionale e comunitario, sulle “politiche” del MEF di oggi e del Tesoro degli anni '90 e sulle ingerenze della solita “politica “ sempre “presente”. Nell'autunno del 1994 esplose la crisi del Banco di Napoli (fu vera crisi?) che portò in pochi mesi a una legge per la privatizzazione dell' istituto attraverso un'asta pubblica, al fine di evitarne la liquidazione coatta amministrativa. In quell'epoca l'opinione “indotta” nel Paese da una stampa eccessivamente “benevola” o al servizio dei “Potenti” di turno, attribuì quella grave crisi alla gestione clientelare, l'invadenza di una generazione di famelici politici, la “chiusura dei rubinetti” della Cassa del Mezzogiorno, l'applicazione dei “parametri di Basilea” (Primo trattato del 1988 che obbligava le banche ad accantonare l'8% del capitale erogato, non investibile in attività creditizia tipica, né in attività para-assicurative, né in operazioni finanziarie sui mercati mobiliari, al fine di garantire solidità e fiducia nel sistema creditizio) e tant'altro ancora. Da tutte le parti, si evidenziava “solennemente”, con i soliti rituali, “tutto il marcio e le negatività” che solo nel Meridione, ancora oggi, assumono dimensioni catastrofiche ed epocali che richiedono “drastici” interventi... La situazione, così genericamente descritta, degenerò fino al punto di provocare il “Commissariamento” del Banco da parte della Banca d'Italia che accertò una quantità di Crediti ritenuti deteriorati ammontanti a circa 12.500 miliardi (circa 6,5 miliardi di Euro).

Da non sottovalutare, tra le “dichiarate” cause principali, la malattia e la morte del prof. Ferdinando Ventriglia chiamato benevolmente “ re Ferdinando”. Era quindi necessario ed urgente, colmare il grande vuoto creato dalla morte del Professore e, contemporaneamente, ripulire tutto il “marcio” che c'era... Il Banco andava subito “salvato”, con ogni mezzo possibile, nell'interesse supremo di tutta la Nazione e, soprattutto “per gli interessi vitali del territorio

meridionale e della sua popolazione”. Oggi, tra carteggi finora alterati o tenuti nascosti, convegni e “pentimenti” si può affermare con certezza e senza timori “riverenziali”, che la morte del Prof. Ventriglia facilitò la “sciagurata” espropriazione di quella che era ritenuta, a ragione, una miniera d’oro. Una espropriazione a cui fu dato lo spudorato ma esaltante significato di “salvataggio”.

### La S.G.A. Prototipo di Bad Bank

La strategia di questo straordinario ed epocale intervento di “salvataggio”, da parte dell’istituto di vigilanza nazionale, si concretizzò nella creazione di una S.G.A. (Società per la Gestione delle Attività), una Bad Bank in cui vennero dirottati i crediti incagliati e di dubbia esigibilità presenti nelle casse del Banco di Napoli. Tutto in linea ed in perfetta coerenza con i presupposti che sono, ancora oggi, all’origine di quella che abbiamo definito Bad Bank. Fu “ufficialmente” acclarato che i crediti deteriorati erano di una tale entità da rischiare l’immediata insolvenza o fallimento del Banco. Il buon e stimato re Ferdinando aveva abbandonato la sua creatura in un mare di guai e bisognava subito intervenire. Su questa base, la Banca d’Italia, in assenza di una voce autorevole che si ergesse a contrastare questo “strano” intervento, insistendo sul rischio costituito dalla citata “tossicità”, indusse la Fondazione Banco di Napoli, che controllava il Banco detenendo il 60% delle azioni, a vendere la sua quota(!). Il Ministero del Tesoro, in perfetta sintonia, organizzò un’asta pubblica per la vendita di detta quota della Fondazione. Medio Credito Centrale offrì 400 miliardi di Lire, BNL e INA, congiuntamente, offrirono 61 miliardi di Lire (rispettivamente 28,8 e 33,1 miliardi di Lire, cioè 49% e 51%). Inspiegabilmente, pur con l’insorgere di qualche timida e distratta protesta, la gara fu aggiudicata, nel 1997, al gruppo INA –BNL. Da tener conto che in quel periodo era in corso il processo di privatizzazione di BNL, già iniziato del ’91 e che si concluse soltanto nel ’98. Un piccolo particolare forse più appariscente, solo oggi, alla luce della vera Storia o forse perché non è più quel tempo e quell’età ( si fa per dire...): il Tesoro, gestore dell’asta pubblica, essendo il proprietario di BNL, agì in palese conflitto di interessi...( oggi, distratti testimoni di allora, storici e cronisti sono quasi tutti d’accordo...) Posso solo aggiungere, come ricordo personale, che la BNL, banca di Stato, era in quell’epoca, sull’orlo del fallimento. Una fra tutte le cause : la crisi della filiale Atlanta USA legata allo scandalo Irak-Gate (sui cui dossier si potrebbe scrivere un romanzo), per non parlare di un altro scandalo: Federconsorzi-Agrifactoring sulla cui soluzione è meglio stendere un velo pietoso.

### La SGA da “Cenerentola “ alla “gallina dalle uova d’oro”.

Così fu definita la S.G.A. da Mariarosaria Marchesano nel suo famoso libro inchiesta “Miracolo Bad Bank. La vera storia della SGA a 20 anni dal crac del Banco di Napoli ” ed. goware, Firenze, 2016

Non sembra che la SGA abbia poi faticato tanto ad avviare la sua funzione di Bad Bank : le era stato offerta su un piatto d’argento uno schema ben definito e ben congegnato: non aveva nulla da temere. Agì fattivamente con “prontezza “ e

determinazione nel suo ruolo di Bad Bank, con somma soddisfazione della Banca d'Italia che aveva ideato la complessa e "fantasiosa" operazione di "salvataggio" sotto la sua costante e attenta vigilanza. La S.G.A. si "accolse" circa 12.378 miliardi di Lire (circa 6,4 miliardi di Euro) di crediti deteriorati, al netto delle svalutazioni per perdite previste (la svalutazione media fu intorno al 30% del valore nominale, tripla rispetto ai valori di mercato). Successivamente, si aggiunsero altri 503 miliardi di lire dell' Isveimer e 69 miliardi del "Banco di Napoli Commercio e finanza"

Per acquistare il "pacchetto" (si fa per dire) di NPL, S.G.A. comprò lo stock di crediti deteriorati grazie a un prestito erogato dallo stesso Banco di Napoli (con un tasso tra il 7 e il 10%) che, a sua volta, fu finanziato da Banca d'Italia, a un tasso dell'1%.

Il finanziamento fu totalmente saldato in 5 anni (1997-2002) e SGA è stata puntualmente ricapitalizzata dallo stesso Banco di Napoli, grazie alle anticipazioni concesse da Banca d'Italia e tramite le somme derivanti dagli interessi. Dalla ingente e corposa "letteratura" sviluppatasi gradualmente nel corso di oltre "un ventennio di incessante e silenziosa attività", emerge la storia definita "incredibile" di S. G.A. che, dopo il più grande e discusso crac bancario del dopoguerra, ha recuperato quasi tutti i crediti (circa 94%) classificati come inesigibili e ha macinato una montagna di profitti. Da notare che la più ottimistica previsione di recupero, quando fu coinvolta la S.G.A, non andava oltre il 50% (!).

Da "Cenerentola" alla gallina dalle uova d'oro, la S.G.A. rappresentando un caso unico, in Europa, suscitò molto interesse anche in colossi internazionali specializzati in NPL. Nel 2008/2009, fu dato mandato a Mediobanca per curare la cessione della società che era formalmente di proprietà del Gruppo Intesa San Paolo, ma le cui azioni erano in pegno al Ministero dell'Economia ai sensi della normativa vigente. La procedura fu poi rallentata a seguito delle ben note vicissitudini finanziarie internazionali. Con la legge n. 119/2016, il Ministero dell'Economia e delle Finanze acquisisce da Intesa Sanpaolo il 100% di S.G.A. (con i suoi 74 dipendenti), al prezzo di 600.000 euro, dandole la possibilità di acquistare sul mercato i crediti, le partecipazioni e le attività finanziarie di altri istituti bancari. (Fa effetto, ancora oggi, dopo 13 anni, l'affermazione "gratificante" del Corriere del Mezzogiorno che, in occasione dell'acquisto fatto dal MEF, sottolineava che " S.G.A, si è rivelato l'unico caso europeo di Bad Bank virtuoso"). Ai sensi della normativa vigente, il Ministero aveva già in pegno le azioni di S.G.A. Nello stesso anno, sottoscrive una quota del "Fondo Atlante", sborsando 450 milioni. Nel 2017, con D.L. n.99/2017, si prescrive che Banca Popolare di Vicenza in liquidazione coatta amministrativa e Veneto Banca in liquidazione coatta amministrativa cedano a S.G.A. i loro crediti deteriorati, le aziende controllate e le attività non acquisite da Intesa Sanpaolo quantificati in 18 miliardi di euro (valore nominale). Il 26 novembre del 2018 si conclude la "procedura" iniziata dieci anni prima: il Banco di Napoli viene incorporato definitivamente dal Gruppo Intesa San Paolo (fusione per incorporazione).

## I dubbi e le dispute da salotto dopo i primi 20 anni

La S.G.A. aveva accumulato un “tesoretto” di circa 600 milioni di riserve grazie al recupero dei crediti difficili acquisiti dall’operazione “Banco”. Attualmente, la nuova SGA posseduta e controllata dal Tesoro, col suo curriculum di brillanti performances, ha subito cominciato, già dall’anno scorso, ad attivarsi per “fagocitare” i crediti tossici del Club delle banche italiane in sofferenza. Il Sole24ore ha scritto di << un fondo partecipato dalle banche in cui convogliare fino a 4 miliardi di potenziali di crediti semi-deteriorati di natura immobiliare. Il dossier è stato avviato a dicembre e ha registrato l’interesse di alcune banche medio-grandi italiane: tra queste ci sarebbe Mps, Banco Bpm, Ubi e Carige, a cui si aggiungono le due ex banche venete finite dentro S.G.A. >> Nel frattempo la S.G.A. ha presentato una offerta vincolante per 1,9 mld di crediti deteriorati della Carige.

In definitiva, senza entrare in ulteriori dettagli, la Bad Bank è in piena attività e, sull’onda dell’acquisito successo, è pronta come qualcuno pensa, “a replicare quella parabola”. E proprio su questo aspetto si insinuano i dubbi sul fatto che il caso della S.G.A. sia stato un successo totale.

Materia discussa da accademici come il “pluriblasonato” Luigi Zingales della Booth School of Business University of Chicago e dall’economista Adriano Giannola ancora presidente della Svimez, sull’onda del citato libro inchiesta “Miracolo Bad Bank. La vera storia della SGA a 20 anni dal crac del Banco di Napoli” di Mariarosaria Marchesano. Come già scritto, molteplici sono i saggi, inchieste e convegni su questa vicenda che dischiudono scenari impressionanti sul Banco di Napoli. Mi dispiacerebbe infierire ulteriormente sui gentilissimi lettori riservandomi, magari in una prossima puntata, di fare ancora qualche”piccolo” accenno sul Banco di Napoli, vista la comprensione e la disponibilità dell’editore. Credo, personalmente, che lo “storico” Banco di Napoli lo meriti.

*E’ stato detto che” non è tutt’oro ciò che luccica”, ma si dice anche, che “non è tutto oscuro ciò che è nascosto alla luce (della verità) e, al sorgere del giorno (della verità), ciò che era oscurato, al fin, risplenderà...” Veritas filia temporis” La verità è figlia del tempo. (Aulo Gellio).*

Tobia Costagliola

---

## LE NAVIGAZIONI DI SILVESTRO SANNINO

### A proposito di un recente Congresso turbolento e burrascoso LA FAMIGLIA NELLA SOCIETÀ DELLA CIVILTÀ’ GRECO ROMANA CRISTIANA

Il recente “Congresso mondiale della famiglia” (Verona 29/31 marzo) ha suscitato un polverone, un chiasso in cui, devo confessare, non ci ho capito quasi niente. Anzi mi è venuto un dubbio. Vuoi vedere che l’aver pensato, concepito la famiglia secondo la tradizione, l’accezione data per esempio dallo Zingarelli e

riprodotta dalla Treccani e da altre autorevoli fonti è stato un grave errore, un peccato mortale la cui espiazione sarà lunga e penosa?

L'argomento è troppo importante per poter essere trattato in modo sbrigativo.

Mi sono posto un paio di domande su alcuni punti, alcuni topoi, emersi nella tempesta dialettica sull'argomento. Mi sono chiesto se la famiglia ha qualche consistenza nel presente, nella societas e nel diritto, nonché nella storia. Il dettato della Costituzione mi sembra che non lasci dubbi: la famiglia esiste e serve anche a procreare.

Questo non significa che il concetto di coppia di fatto sia da condannare.

Quando Curzio Malaparte descriveva ne "La Pelle" il rito dei femminielli, "la figliata", nessuno si scandalizzava: era una realtà. Gli aspetti giuridici vengono disciplinati da apposite leggi, in relazione al vento dominante, al "mainstream".

E quindi? Per quel che riguarda la storia, la famiglia esiste nella Bibbia, secondo la nota concezione più diffusa. Ma esiste anche nei primi poeti greci, quali

Omero ed Esiodo. Anzi il significato più alto e più profondo del concetto di famiglia lo si ritrova nel personaggio più emblematico e rappresentativo del

genere umano: Ulisse. L'uomo dal multiforme ingegno, l'istinto a "seguir

virtute e canoscenza" è forse l'esempio più luminoso. Nel suo girovagare perviene in un'isola remota, Ogigia, ove vive con la bella ninfa Calipso e può

aspirare all'immortalità se mantiene l'unione affettiva ed amorosa. Ma il suo sentimento lo chiama altrove. Ogni giorno, tutti i giorni è lì, triste e sempre

rivolge il pensiero alla sua Itaca, alla moglie Penelope, al figlio Telemaco. Il richiamo della famiglia è più forte; l'immortalità è per gli dei. L'affetto dei

suoi, il tepore del focolare domestico, il vecchio padre Laerte, il cane Argo, tutti valori terreni, valgono più della bellezza della ninfa e dell'eternità!

Ed in questo "topos" si può scorgere la sublimazione della famiglia! Valore ribadito da Enea che dalle rovine di Troia salva i resti della sua famiglia ed affronta un lungo, difficile viaggio per andare a fondare la stirpe della "gens Iulia" e quindi di quella grande, unica civiltà romana in cui il buon "pater familias" è il riferimento pedagogico e morale del nucleo principale della comunità civile.

### La burrascosa "caciara" : pratiche da medioevo

Un punto emerso dalla grande, burrascosa caciara è stato il ricorso di alcuni politici di primo piano a dizioni del tipo: "pratiche da medioevo", "oscurantismo medievale" et similia. Non riesco a capire a cosa volessero alludere. Ritenere il medioevo come paradigma di ogni negatività dell'esistenza umana è un vezzo diffuso ma gratuito e arbitrario. Nel caso de quostona non poco, come faceva notare il grande medievista Le Goff. Forse molti soggetti dovrebbero evitare sproloqui e studiare un po' meglio la storia: la Medieval Cambridge History, gli Annales di Bloch e Braudel, etc. Ma basta considerare il ruolo delle nostre città marinare (Amalfi, Pisa, Genova, Venezia, Trani, Gaeta...) per trovare esempi di alta civiltà, in cui la famiglia è il nucleo portante degli affetti e delle attività commerciali. Il patrimonio delle loro attività è sotto gli occhi di tutti; e poi esse hanno dato vita a istituti come le assicurazioni,

**hanno espresso eccelsi intellettuali (Silvestro II, Domenico, Francesco, Alberto Magno, Tommaso d'Aquino, Ruggero Bacono, Dante, Petrarca etc.), hanno sviluppato una tecnologia preziosa. Ma sopra ogni cosa il Medioevo ha prodotto le Università: Parigi, Bologna, Napoli, Oxford, Padova, Salamanca, Siena...E l'Università è senza dubbio alcuno la più nobile, la più alta espressione della Humanitas di sempre.**

**Silvestro Sannino**

---

## **CULTURA E MARE**

### **Premio giornalistico/letterario 2019 Carlo Marincovich**

**Premio giornalistico/letterario 2019 Carlo Marincovich Circolo Ufficiali della Marina Militare**

**La S.V. è invitata alla premiazione della 10° edizione del Premio**

**Carlo Marincovich che si terrà mercoledì 17 aprile 2019 alle ore 11.0045,**

**Lungotevere Flaminio R.S.V.P. 00196 Roma 06.86219591348.9996258 Il Premio**

**2019 è promosso dal Comitato d'Onore, dalla Lega Navale Italiana e dalla Lega Italiana Vela**

**La decima edizione del Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich è giunto alla stretta finale. I giurati hanno emesso il verdetto e attraverso le loro votazioni oggi è stato possibile definire le terzine finaliste sia per la sezione saggistica che per la narrativa**

**Tra i saggi, sono arrivati in finale**

**Artico di Marzio G. Mian edito da Neri Pozza**

**Una specie di paradiso di Franco Gilberto e Giuliano Piovan edito da Marsilio  
Storia del Mediterraneo in 20 oggetti di Amedeo Faniello e Alessandro Vanoli edito da Laterza**

**Nella sezione narrativa sono arrivati in finale**

**Magellano di Gianluca Barbera edito da Castelvechi**

**Sfida sugli oceani di Andrea Stella per le Edizioni Paoline**

**La vela di Odessa di Luciano Piazza per Youcanprint**

**Nella sezione junior vince**

**Pesci del mondo e altri animali marini di Angelo Mojetta per edizioni NuiNui**

**Sono stati selezionati per il Premio 29 libri (12 saggi, 11 romanzi o diari di bordo e 4 libri per la sezione Junior)**

**In questa edizione verranno anche consegnati due premi speciali**

**Barcolana – Un mare di ricordi per festeggiare i 50 anni della regata più grande del mondo, a cura di Mitja Gialuz e Alessandro Mezzena Lona edito da Giunti.**

**E un secondo premio speciale per ricordare Claudio Nobis, membro della giuria, grande amico e collega di Carlo (sia a Forza7 che a Repubblica), appassionato di barche in legno. Questo premio va a Leonardo Bertolami, autore di**

**Imbarcazioni in legno – Il restauro consapevole: un bel manuale tecnico, ricco di informazioni per “progettare e realizzare un intervento efficace” edito da Il Frangente.**

Per le sezioni giornalistiche verranno premiati Bruno Cianci, autore dell'articolo Lloyd's Register apparso su Nautica (cultura del mare) e Antonio Vettese, autore di Ciao Raul apparso su Il giornale della Vela (navigazione).

Il Premio nasce nell'aprile 2009 per ricordare la passione e la competenza con cui per quasi cinquanta anni Carlo Marincovich (scomparso il 18 novembre 2008) ha scritto di mare, di regate e di motori, divulgandone la cultura sulle maggiori testate specializzate e sul quotidiano La Repubblica.

La Giuria del Premio, presieduta da Patrizia Melani Marincovich è composta da progettisti, giornalisti, scrittori e "uomini e donne di mare" che nel corso della loro vita professionale e non solo, hanno fatto con Carlo un pezzo di strada insieme. I giurati hanno espresso le loro valutazioni, considerando la ricerca, l'originalità, la chiarezza di scrittura, il dettaglio, lo stile e, nel caso dei libri, anche l'emotività, il coinvolgimento ed il contenuto didattico (sezione junior) dei testi ricevuti.

I premi sono "oggetti, parti e componenti di imbarcazioni che hanno fatto la storia e la cronaca moderna del design e dell'andar per mare" montati a trofeo, gentilmente offerti da armatori, atleti Circoli nautici e collezionisti. Un prezioso ed originale riconoscimento per chi ha a cuore il Mare e di tutto ciò che lo circonda.

◊\*◊\*◊\*◊\*◊\*◊\*◊\*◊\*◊

## I GRANDI OSPITI DEL GALATA MUSEO

### Hugo Vau l'uomo che ha cavalcato un'onda di di Flavio Scopinich

Giovedì sera presso il Museo Galata di Genova è stata data l'opportunità ai numerosi appassionati di mare, di incontrare Hugo VAU, un surfista portoghese che vive nelle Azzorre, e che recentemente ha avuto l'opportunità di cavalcare con la sua tavola da Surf, un'onda gigantesca alta 35 (m.), da lui battezzata "Grand Mama".

Hugo VAU, è l'esempio vivente, di come la passione, quando vera e sincera, possa portare l'uomo a raggiungere e conseguire risultati inimmaginabili dai più; risultati che le persone comuni ritengono impossibili; ma per realizzare eventi del genere, bisogna crederci, volerlo e sapere aspettare il momento giusto. Cominciando da Hugo, un ragazzo che proveniente dal nuoto agonistico, ha scoperto una sua intima acquaticità ed amore per il mare, che lo ha portato dalle acque calme e tranquille delle piscine chiuse e coperte, alle onde frangenti e gli spazi immensi dell'oceano Atlantico.

A 17 anni, comincia l'incontro con una (quasi)tavola da surf, una "body Board" avuta come regalo natalizio dai genitori in cambio di ottimi risultati scolastici. La continua frequentazione con il mare e le sue onde, gli dato un senso di appartenenza all'ambiente marino, dove l'adrenalina dell'azione si bilancia perfettamente con il senso di pace della solitudine di stare sulla tavola da surf. La continua ricerca di emozioni sempre più forti ed il raggiungimento dell'equilibrio tra adrenalina e pace interiore, lo ha spinto a cercare di misurarsi

con onde sempre più grandi, in quanto Hugo afferma che: "Più sono grandi, meno gente c'è intorno a me, e raggiungo più pace".

Una ricerca delle condizioni meteo estreme, che lo ha fatto approdare alle Azzorre, dove una particolare conformazione geologica del fondo, (una specie di canyon sottomarino), consente la formazione di onde di notevole altezza, senza per questo che possano perdere, nel rotolare verso la costa, l'energia necessaria alla pratica del surf estremo.

Trovato il luogo ideale per la sua passione, Hugo vi si è trasferito definitivamente, alternando l'attività di pescatore, con quella da surfista; spiegando alla attenta platea, che se uno nella vita, per vivere, fa ciò che gli piace e gli dà soddisfazione, quello che fa non può considerarlo "lavoro", ma un divertimento che gli dà da vivere.

Anche nella attività di pesca, Hugo è la lampante dimostrazione di come la passione, quando vera e sincera, possa portare l'uomo a raggiungere e conseguire risultati che le persone comuni ritengono difficili se non impossibili. Hugo, ha infatti acquistato il relitto di un vecchio peschereccio, chiamandolo "GIGANTE" in onore alle sue onde, e grazie ad un lungo (1 anno e 3 mesi), paziente lavoro di restauro, lo ha riportato a nuova vita, tanto che gli stessi pescatori del porto che inizialmente tentavano di dissuaderlo da tale "impossibile" impresa, alla fine vedendo il risultato ottenuto, gli hanno detto: "il GIGANTE è la cosa più bella di tutto il porticciolo".

Hugo con tutta la sua onesta schiettezza, ha descritto il lavoro del restauro del "GIGANTE", un atto di amore verso tutti quanti hanno condiviso: gioie paure ed avventure, nelle precedenti navigazioni sul peschereccio, il quale è diventato uno scrigno, una memoria storica di quanto la gente del porticciolo, ha fatto e vissuto in passato sulla barca stessa, ricordi e sensazioni che sarebbero andati perduti insieme al peschereccio se destinato all'oblio della demolizione.

**Flavio Scopinich**

## **NEWS DAL PROPELLER CLUB**

Il Propeller Club Port of Genoa è lieto di presentare un nuovo evento ideato e promosso da un gruppo di nostri Giovani Soci che ha pensato di organizzare un'interessantissima manifestazione per **GIOVEDÌ 11 APRILE 2019** sul tema

### **LA COSTRUZIONE DEGLI YACHTS: UN FOCUS SUI MOLTEPLICI PROFILI**

Relatori in questa bella occasione - che aggiunge un nuova pagina agli eventi promossi dai nostri giovani permettendo di approfondire molteplici aspetti che riguardano la costruzione degli yachts e le problematiche della cantieristica del settore – saranno (in ordine alfabetico):

- Dott. Chiara DE ANGELIS – Imasco Srl Marine Surveyors
- Avv. Giulia FIORETTI – Studio Legale Camera-Verneti
- Dott. Federico MARTINOLI – Average Adjusting Partners Spa
- Dott. Alessandro MORELLI – Direttore Operativo Siat Assicurazioni Spa

- Ing. Gregorio NAZZANI - Sanlorenzo Yachts

La manifestazione sarà coordinata dal Dott. Federico Martinoli.

L'evento si terrà presso LA SALA RIUNIONI DELLA BANCA PASSADORE  
(Via E. Vernazza, 25: Ore 16,30/

## Giorgia Boi

Presidente

Mariotti al Galata e Lo Basso con Figari al Gio. Bono Ferrari  
Al Galata Museo del Mare Lilla Mariotti e il comandante Giovanni  
Camozzi presenteranno il libro della Mariotti Storie di pirati e  
piratesse del XVIII secolo. sabato 13 aprile ore 16.

Al Museo Marittimo Gio.Bono Ferrari di Camogli il Gruppo U  
Dragun presenta il libro Al remo delle galee del prof Luca Lo Basso,  
interviene il noto storico avv. G.B. Roberto Figari sabato 13 aprile ore  
16.

Le sfide globali dell'Industria Nautica: mercati . normative,  
sostenibilità

La Sezione della Spezia di ATENA, Associazione Italiana di Tecnica  
Navale, grazie alla collaborazione del Circolo Ufficiali della Marina Militare  
"Vittorio Veneto" segnala l'organizzazione della conferenza dell'Ing. Lorenzo  
Pollicardo

Direttore Tecnico e Ambientale di SYBAss - Superyacht Builders Association  
sul tema "Le sfide globali dell'Industria Nautica: mercati, normative,  
sostenibilità"

Mercoledì 10 Aprile 2019 h 17.00 presso il Circolo Ufficiali M.M., La Spezia  
Seguirà dibattito, con la partecipazione di Autorità Civili e Militari e di illustri  
rappresentanti delle Istituzioni e del mondo imprenditoriale.

## Ing. Marco Prandoni

*laspezia@atenanazionale.it*

La costruzione degli yachts: un focus sui molteplici profili

Il Propeller Club Port of Genoa presenta un nuovo evento ideato e  
promosso da un gruppo di Giovani Soci che ha pensato di organizzare  
un'interessantissima manifestazione per giovedì 11 aprile 2019

sul tema " La costruzione degli yachts: un focus sui molteplici profili"

Relatori in questa occasione - che aggiunge una nuova pagina agli eventi  
promossi dai nostri giovani permettendo di approfondire molteplici aspetti che  
riguardano la costruzione degli yachts e le problematiche della cantieristica del  
settore – saranno (in ordine alfabetico):

- Dott. Chiara De Angelis – Imasco Srl Marine Surveyors
- Avv. Giulia Fioretti – Studio Legale Camera-Verneti
- Dott. Federico Martinoli – Average Adjusting Partners Spa
- Dott. Alessandro Morelli – Direttore Operativo Siat Assicurazioni Spa
- Ing. Gregorio Nazzani - Sanlorenzo Yachts

La manifestazione sarà coordinata dal Dott. Federico Martinoli.  
L'evento si terrà presso LA SALA RIUNIONI DELLA BANCA PASSADORE  
(Via E. Vernazza, 25: Ore 16,30  
*propellergenoa@propellerclubs.it*

**Giorgia Boi**

Presidente

---

---

## **TECNOLOGIA E RAPPORTI COMMERCIALI** **ROLLS-ROYCE COMPLETA LA CESSIONE DELLA DIVISIONE** **COMMERCIAL MARINE**

Rolls-Royce conferma il completamento della cessione della propria attività nel settore Commercial Marine a KONGSBERG, con sede a Kongsberg in Norvegia. Il completamento della transazione è avvenuto il primo aprile, in seguito al via libera da parte delle autorità di regolamentazione competenti. L'accordo era stato annunciato il 6 luglio 2018.

Le attività nel settore turbine a gas navali e le attività di propulsione con sede negli Stati Uniti, precedentemente comprese nella ex unità operativa Marine, sono già state consolidate nell'ambito delle attività di Difesa della Rolls-Royce, come annunciato il 17 gennaio 2018.

I proventi netti dopo i costi di transazione e altri aggiustamenti sono stimati in circa 350 milioni di sterline. Nel 2018, Commercial Marine ha registrato proventi per 726 milioni di sterline e una perdita sottostante di 35 milioni di sterline.

Rolls-Royce mantiene il suo importante ruolo di sviluppatore e costruttore di motori gas e diesel a media velocità per una gamma di settori, compresi il settore marino e power generation.

Attraverso Bergen Engines, che fa parte della divisione Power Systems e con il marchio Rolls-Royce, il Gruppo prosegue come importante sviluppatore e produttore di motori diesel e gas a media velocità per una varietà di mercati, compresi quello marino e quello di power generation. Tramite un accordo commerciale KONGSBERG continuerà ad avere accesso ai prodotti Bergen Engines.

Separatamente, Rolls-Royce rimane un fornitore di motori ad alta velocità per il mercato marino commerciale, con il marchio MTU.

---

## **PUNTI NAVE**

### **THE NEW YORK TIMES E PONTE MORANDI** **COME CI VEDONO DALL' ESTERO: COMMENTO**

di **Stefano Briata**

Il 6 marzo 2019 The New York Times ha pubblicato un articolo dedicato a Ponte Morandi, concentrandosi su come è stata privatizzata ASPI, il ruolo della famiglia Benetton e come vengono effettuati i controlli alle infrastrutture. Sono

stati interpellati alcuni docenti universitari in merito al rapporto Stato-gestore ed esperti infrastrutturali in merito al ruolo di controllo delle infrastrutture. L'articolo descrive il perché Autostrade è stata privatizzata e perché i genovesi sono contrari alla gronda autostradale, ma hanno detto cose non veritiere; sostengono i grillini invece di essere neutrali sulle vicende italiane. Ma concentriamoci sul ruolo della famiglia Benetton e sui controlli alle infrastrutture. Il quotidiano americano descrive anche come Ponte Morandi abbia rappresentato il simbolo del boom economico del dopoguerra e l'attuale declino del nostro Paese.

Come ricordiamo, Autostrade è stata privatizzata nel 1999 durante il governo d'Alema. La concessione alla Società Autostrade, guidata dai Benetton, è stata prorogata fino al 2038 (rinnovata nel 2018) e ha il potere di aumentare annualmente i pedaggi grazie ad una legge (che si potrebbe dire ad personam). Secondo gli esperti, l'accordo relativo all'ispezione di ponti e viadotti è del tutto inusuale, dato che il governo non ha il potere su ciò. Inoltre, il portavoce di Autostrade, ha affermato che l'azienda ha rispettato a lungo i limiti massimi delle tariffe senza mai aumentare i pedaggi di oltre l'1% all'anno, ma la realtà è diversa.

Ora, i Benetton stanno soffrendo (?) in silenzio a seguito della tragedia. Per anni, la famiglia ha incontrato e superato polemiche grazie ad una serie di spot pubblicitari, direi provocatori, per il loro noto marchio di abbigliamento, uno dei quali ha visto l'ex USA presidente Barack Obama baciare la sua controparte cinese con la parola "Unhate".

I loro spot pubblicitari televisivi e quelli fotografici su giornali e affissioni hanno plasmato la loro immagine come abili manipolatori dei mass media. Ma con il crollo di Ponte Morandi, la situazione cambiò radicalmente. Tre giorni dopo il disastro, Il Fatto Quotidiano pubblicò le foto dei Benetton in prima pagina con il seguente titolo: "Noi paghiamo, i ponti crollano, loro incassano". Insomma, dai maglioni alle strade a pedaggio.

I Benetton iniziarono l'attività con i maglioni gialli, creati a mano da Giuliana quando lavorava come assistente in un negozio di tessuti. Oggi ci sono circa 5.000 negozi in tutto il mondo, con circa 8.000 dipendenti e un fatturato annuo di oltre 1,7 miliardi di dollari.

Alla fine degli anni '90, Benetton stava subendo la concorrenza delle catene di abbigliamento a basso costo come Zara, quindi decise di diversificare le attività acquisendo appunto la società Autogrill e poi Autostrade, investendo e incassando milioni di euro.

Quando fu indetta la gara per la vendita di Autostrade S.p.A., i Benetton hanno avuto facilmente ragione nei confronti dell'unica offerta rivale, guidata da una banca australiana, che era disposta ad acquisire solo il 10% della società.

Il Prof. Carlo Scarpa, docente di economia all'Università di Brescia, ha spiegato che molti potenziali acquirenti, di fronte alla complessità delle norme su controllo infrastrutture e pedaggi, batterono in ritirata, mentre i Benetton no. Ecco la sua spiegazione: "I Benetton, però, conoscevano il sistema e capirono che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che avrebbe dovuto

supervisionare l'intera faccenda, era debole. Sono stati in grado di calcolare il peso che la compagnia avrebbe avuto nell'arena politica”.

In questa situazione i Benetton sono stati favoriti grazie a manovre poco chiare, mentre hanno beneficiato le casse dello Stato. Autostrade ha versato miliardi di euro in forma di tasse, tra IVA, concessione e altri balzelli fiscali, tutti scaricati sull'ignaro utente.

Autostrade divenne una potenza politica, acquisendo forza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I Benetton non furono da meno dato che finanziarono tutti i partiti presenti in parlamento, anche se, come ha spiegato The New York Times, potevano e potrebbero ottenere favori in modo legale come la modernizzazione di un tratto di autostrada locale.

Quando il centrosinistra vinse le elezioni del 2006, il contratto di concessione con Autostrade venne esaminato, mentre nel frattempo il ministro competente, Antonio Di Pietro, aveva negato l'autorizzazione ai Benetton di fondere la Società Autostrade con gli spagnoli di Abertis. Ecco la spiegazione dell'ex ministro in merito al suo rifiuto, in una nota: "Il problema non era la fusione in sé, ma le regole di concessione troppo favorevoli nei confronti del gestore autostradale, tanto che hanno portato alla cattiva abitudine di aumenti tariffari automatici”.

Il governo Prodi (2006-2008) aveva approvato una nuova legge per migliorare l'efficienza e ridurre i pedaggi, ma che non ha mai avuto effetto. Nel 2008, il governo di centro-sinistra è stato sconfitto alle elezioni, per cui il successore Berlusconi modificò la legge che permise aumenti annuali dei pedaggi fino alla fine del contratto di concessione, i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti.

The New York Times si è soffermato su un punto essenziale: la sicurezza e i controlli sullo stato delle infrastrutture. Il dito puntato è sugli ispettori che rispondevano, e rispondono ancora oggi alla Società Autostrade e non allo Stato. Per decenni, SPEA, che ha sede a Milano, ha eseguito ispezioni su ponti e viadotti. Anche se nominalmente indipendente, SPEA è una controllata di Autostrade e Atlantia. La stessa Autostrade è anche il principale cliente di SPEA, i cui uffici in tutta Italia sono ospitati all'interno di quelli della stessa Autostrade.

L'ingegnere progettista di ponti per conto di SPEA, Giulio Rambelli, conferma che il controllo di Autostrade su SPEA è "assoluto" e ha aggiunto: "Approvano persino le promozioni all'interno di SPEA”.

Gli esperti del settore hanno affermato che i rapporti tra ASPI e SPEA rappresentano un potenziale conflitto d'interesse. "Gli ingegneri che ispezionavano il ponte avrebbero dovuto preoccuparsi delle proprie responsabilità professionali, compresi i profitti dell'azienda che li stava pagando", ha detto Linwood Howell, ingegnere che conduce ispezioni ai ponti in Texas attraverso la sua azienda, XR Structural.

Tali potenziali conflitti sono vietati in altri paesi in cui opera Autostrade. In Cile, ad esempio, le normative impediscono al gestore autostradale di acquisire società addette al controllo dell'infrastruttura, come conferma Mariana Rocha, portavoce del Ministero dei Lavori Pubblici cileno.

In Polonia, i gestori autostradali possono scegliere i propri ispettori, ma il lavoro è sempre ricontrollato. "Ci saranno sempre due tipi di ispezioni", ha dichiarato Adrian Furgalski, esperto di infrastrutture del TOR Transport Consultants Group di Varsavia, "Il primo è ordinato da quella società, ma il secondo è affidato alla Direzione generale statale per strade e autostrade nazionali".

In Italia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti raramente ha effettuato le proprie ispezioni di ponti e viadotti gestiti dalla Società Autostrade, limitandosi solo ad esaminare superficialmente i documenti forniti da SPEA, dopo la privatizzazione del 1999.

In merito all'accordo di concessione, il portavoce del ministero, Ulisse Spinnato Vega, punta il dito contro di esso, considerato troppo a favore di Autostrade, spiegando che "per troppi anni il ministero aveva le mani legate da una concessione autostradale totalmente sbilanciata, a favore del concessionario", ed ha aggiunto, "I controlli, così come la responsabilità per la costruzione, sono stati trasferiti all'operatore, considerato il proprietario come da contratto".

Il Prof. Giuliano Fonderico, docente di diritto amministrativo all'Università Luiss Guido Carli, ha spiegato che il ministero in realtà non ha competenza per svolgere il ruolo di supervisione su ponti e viadotti delle autostrade. Nel corso del tempo, il governo ha intrapreso la strada della cooperazione piuttosto che della regolazione dei rapporti con il gestore e questo dimostra il totale fallimento del sistema.

Stefano Briata

---

## SICUREZZA E LAVORO

### L'ALTRA FACCIA DELLO SHIPPING IN ASIA MERIDIONALE

Uno dei motivi alla base del forte incremento del mercato delle demolizioni navali negli ultimi anni, è da ricondurre essenzialmente alla situazione di perdurante stagnazione in cui versa il comparto del trasporto marittimo, con noli permanentemente bassi e la concomitante presenza di un eccesso di offerta (di stiva), a fronte di una domanda ancora insufficiente.

Per molte società armatoriali, risulta dunque più conveniente disfarsi delle imbarcazioni meno competitive, vendendole ai demolitori, piuttosto che utilizzarle senza alcun margine di guadagno.

Passando ad analizzare il lavoro dello ship breaker (demolitore navale) in Asia del Sud, occorre segnalare che esso è considerato tra i più pericolosi in assoluto, soprattutto a causa delle modalità con cui viene eseguito.

La deregolamentazione lavorativa, i bassi salari e altri fattori contingenti, hanno favorito nel corso del tempo, il radicamento di tale pratica, nelle zone più povere di questa regione.

**Attualmente, circa l'80% della flotta mondiale destinata al disarmo, viene smantellata in fatiscenti cantieri navali disseminati lungo le spiagge del Bangladesh, India e Pakistan.**

**In questi luoghi non è raro imbattersi in maestranze, costituite prevalentemente da migranti sfruttati e finanche minori, che prestano la loro attività per pochi dollari al giorno e in totale violazione delle più elementari norme di sicurezza ambientale e del lavoro.**

**Durante lo svolgimento di tali operazioni infatti, spesso si verificano fuoriuscite di numerosi inquinanti tossici (in conseguenza della scomposizione delle navi) che finiscono con impattare negativamente sugli ecosistemi circostanti e le comunità locali.**

**Sono inoltre molto frequenti i casi di infortuni ed incidenti anche di una certa rilevanza, connessi alle condizioni di estrema precarietà ed improvvisazione che caratterizzano siffatto mestiere.**

**Si muore ad esempio rimanendo schiacciati da tonnellate d'acciaio, precipitando da grandi altezze, investiti da esplosioni di materiali infiammabili e/o a seguito di gravi patologie correlate all'esposizione a polveri e fibre d'amianto, massicciamente presenti sulle navi, specialmente quelle più datate.**

**Purtroppo ad alimentare questo triste mercato, concorrono sovente anche alcune importanti compagnie di navigazione, le quali, disattendendo regolamenti internazionali e normative inerenti i dritti umani, continuano imperterrite a praticare la rottamazione meno onerosa (lo spiaggiamento), antepoendo cinicamente il vantaggio economico all'indiscutibile primato dell'individuo.**

**In questo quadro sarebbe pertanto auspicabile un intervento meno indulgente da parte dei vari organismi delle Nazioni Unite, atto a scoraggiare il ricorso alla distruzione illegale, prevedendo ad esempio un regime sanzionatorio più stringente nei confronti di chi ancora oggi con troppa facilità riesce ad eludere sistematicamente le disposizioni di legge, come avviene nel caso dell'utilizzo di bandiere di comodo (sistema che prevede oneri di registrazione più bassi, tassazione inferiore e meno vincoli in materia di leggi su lavoro e sicurezza).**

**Felice Magarelli**