

**PRIVACY**

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

(Da Franco Abruzzo *abruzzo39@yahoo.it*)

**ALDO GRIMALDI**

E' morto Aldo Grimaldi uno dei maggiori protagonisti della storia della marineria italiana. Non voglio farne l'agiografia, solo ricordare l'amicizia e due degli eventi più importanti che abbiamo organizzato con Aldo insieme alla mia rivista TTM, segno nell'uomo di una straordinaria e unica vitalità giovanile. Nel 1985 la presentazione del volume 3° di Corradino Ciampa (edito da L'Automazione Navale) sugli impianti tecnici a bordo a Genova nel grande salone della m/n Ausonia; e nel 1987 insieme all'Istituto Internazionale delle Comunicazioni della Motonave "Repubblica di Venezia", appena entrata in servizio, passeggeri, veicoli e containers, tecnologia e flessibilità operativa di avanguardia costruita da Fincantieri. Alla famiglia e alle figlie Alessandra e Isabella il mio profondo cordoglio. (DL)

**Pubblicazioni**

**Racconti d'oltremare** di Francesco Pittaluga, Erga edizioni, €14,90, Storie di uomini di terre e di mari vicini e lontani. E' il secondo libro del "nostro" Francesco, artista di genio, tecnico e storico della marineria italiana. La recensione nel prossimo foglio, lo stiamo leggendo, grande narratore Pittaluga e l'uomo, come faceva Vittorio G. Rossi, al centro dei suoi racconti.

**Beatrice nuda** di Emilio Costadura, De Ferrari Editore, € 13,90, l'appassionante, dotto, minuzioso studio da Vita Nuova e la Commedia e tanti documenti di archivio di un amore e di una relazione comprovata tra l'Alighieri e Beatrice che il professor Costadura ha raccolto in questo prezioso lavoro. Correva l'anno 1274, la *gioventudine* che Dante racchiude nella parola *nuda*, rende questo libro/saggio reale, lirico ma anche crudo (antropofagia perché Beatrice gli mangiava il cuore) e solo Costadura (che cita anche il nostro Silvestro Sannino) tratta questa storia di apparente erotismo con il garbo che

appartiene al grande scrittore. Non dimentichiamo che Costadura è il primo autore che, nel libro Davanti ai fuochi , racconta la vita, l'amore e soprattutto la professione di un macchinista navale negli anni trenta e la storia di quei tempi : onore al merito di chi è stato il primo scrittore " vero " su questi uomini neri. (DL)

Giovanni Alfredo Pattison a 150 anni dalla nascita ( Napoli 1868-1954 ) stampato dal Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli , che pubblica il mensile on line CSTN , curata come questo saggio che raccoglie anche l'introduzione del professor Antonio Fiorentino, da Paolo Rastrelli anima e intelligenza della comunicazione. Si tratta di un saggio, con articolo dell'ing. Admeto Verde, sulla storia del gruppo industriale Pattison e della loro " incredibile realtà operativa creata a Napoli a cavallo tra Ottocento e Novecento ".

Annuario 2017-18, I.I.S.S. " F.Caracciolo-G. Da Procida , redatto da un gruppo di professori sotto la guida della Preside Maria Saletta Longobardo, che ogni anno pubblica un prodotto editoriale scolastico di forte impatto comunicativo ed educativo inviati dall'amico Salvatore Scotto di Santillo.

"... Ti regalo una città" di Giuseppe Viscardi , Nuova Editrice Genovese, € 16, come una cittadina del ponente ligure si riscatta dalla morsa della ndrangheta. Un problema: chi si fa avanti per presentarlo ?

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## IL RITRATTO

A cura di Decio Lucano

### Roberto Giorgi, leadership, etica e comunicazione

La sfida della globalizzazione attraversando il mondo ogni giorno

*Scrivere per ottenere risultati, come trasmettere le proprie idee* citava un libro del 1990 di Roberto Vacca . Ho pensato a questo testo quando mi è arrivato un messaggio email con allegate alcune "lettere" da un caro amico , un manager che ha attraversato la globalizzazione ( e ancora adesso è attivo) non in 80 giorni, come nel famoso libro del Verne, ma ogni giorno dell'anno.

*Continua il libro:... solo chi sa comunicare ottiene il successo economico , politico, manageriale, commerciale , professionale. Avrà anche rapporti personali più felici, purchè aiutato da amici, familiari, partner".*

E' un libro del 1990, ma validissimo oggi , dove competono ( talvolta senza pietà né competenza) i manager per emergere e conquistare i mercati. Il segreto è governare la comunicazione, come scrive l'intramontabile McLuhan , quello del "il medium è il messaggio".

Questa storia lo conferma.

Nelle lettere che ho ricevuto, lettere del 2006/2007 del mio fraterno amico, che le definisce piuttosto blog, scritte in un momento particolare dell'azienda, sono rimasto sorpreso dalla delicata ma profonda semplicità, dall'immediatezza comunicativa del linguaggio che infonde serenità cui non ero abituato in questo campo dell'industria e della finanza. Questo atteggiamento sincero deriva da una cultura umanistica ma non solo, da una trasmissione di valori familiari, scolastici, che sono rari nei vertici aziendali, e non solo in Italia, dove chi comanda (la cabina di regia) è intriso di arroganza che si riflette sul personale e quindi sull'occupazione. Di questi tempi il mondo è pervaso da un clima di confusione psicologica e meccanica che confonde le leggi della fisica, *un orologio rotto*, diceva qualcuno.

La necessità di comunicare soprattutto valori etici è insopprimibile.

Questo amico mi chiede: ...”*prima di cancellarle dai file te ne mando qualcuna: che ne pensi?*”

No, non erano da buttare via, anzi, riflettendo ho pensato attraverso questo nostro foglio telematico di trarre lo spunto per fare un ritratto, per quanto è possibile, il ritratto di un manager, non un'intervista, che mi sembrava riduttiva, (*noi non inseriamo immagini, ma il personaggio lo trovate facilmente nella rete*).

*Il personaggio è “disarmante”, racconta se stesso quando lo incontri anche quando non parla...*

Roberto Giorgi, è questo il suo nome, (1950) è l'unico italiano nel libro *Dynasties of the Sea*, pubblicato negli Stati Uniti nel 2012. Armatori e finanzieri di altissimo censo vengono ritratti da una giornalista molto brava, Lor Ann La Rocco, per la catena editoriale CNBC. Allora Giorgi era presidente di V.Ships, una delle maggiori società di shipmanagement con base a Montecarlo, 1000 navi con equipaggio da gestire, armatori a tutti gli effetti, il che significa amministrare migliaia di marittimi di tutte le nazionalità, uffici in tutto il mondo.

Cioè materiale umano.

Shipman, skipper, gubernator, un uomo al comando di uomini e idee, nel solco della responsabilità sociale, e Giorgi ha una spiccata sensibilità umana e un fiuto per muoversi tra la gente, come quando a New York a una conferenza sul personale marittimo si è presentato sul palco con la felpa intestata all'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, la sua “seconda patria”.

L'appartenenza, l'identità, si può e si deve conservare ed esibire senza perdere contatti e rapporti stretti con il mondo, *comunicare significa aggregare*.

Le lettere o i blog sono corrispondenze del 2006/7 prima dell'“esplosione” dei social network, degli influencers, di tutta la realtà virtuale di questi tempi molto superficiali dove vige l'apparenza piuttosto che il valore dell'essere.

Forse Roberto merita una breve presentazione anche se l'uomo è conosciutissimo -

Gemovese di nascita, Roberto Giorgi a 16 anni è già uno scalatore alpinista, frequenta l'Istituto Nautico e poi entra all'Accademia Navale di Livorno, ufficiale di complementamento, si imbarca poi sulle navi mercantili tra cui la Raffaello, e naviga fino al 1980.

Uomo di mare, quindi, quando entra in V.Ships una società che gestisce uomini, shipmanager numero uno nel mercato mondiale, ne diventerà Presidente.

Tra la montagna e il mare, ha vinto il mare.

Roberto porta con sé due personalità: l'organizzazione e lo spirito umanistico. Roberto nasce con lo spirito e l'intelligenza dell'umanista nel senso del rispetto dell'organizzazione umana del lavoro, della sicurezza, della comunicazione.

*La cultura aziendale rappresenta l'ideologia dell'impresa.*

Le società di shipmanagement, nascono dapprima come "rifugio" degli armatori alle normative sulla safety, imposte dalle marine tradizionali, e diventano una gestione separata, tecnica o del personale fino all'ingresso, è storia, del Codice ISM International Shipping Management. Successivamente dagli anni 1990 in poi la consapevolezza del ruolo umano prende una svolta definitiva nel 2006 con la convenzione MCL (Maritime Labour Convention) fino alla Bimco Shipman 2009, "standard shipmanagement agreement". Lo shipmanager è un armatore giuridicamente sotto tutti gli aspetti e responsabilità.

E' qui che Roberto "lavora e viaggia", un lunghissimo viaggio che dura anni perché secondo il suo credo *bisogna costruire il consenso* con 1000 navi, centinaia di uomini, corrispondenti in giro per il mondo.

Questa è una società multiculturale, Roberto capisce subito il valore della comunicazione fisica, nei viaggi e i contatti personali. Una volta grida al miracolo: *sono rimasto una settimana di seguito in ufficio a Monaco...un record!* Ma non basta e Roberto s'inventa le lettere ai corrispondenti delle società collegate allo shipmanagement, 70 uffici, 79 nazionalità con cui dialogare.

*Un modo diverso dalle comunicazioni dei manager.*

Le lettere, aveva detto Giorgi, te le mando (alcune) prima di liberare i file del mio computer, e ha fatto bene.

Sono un modo di comunicare, cominciano con "Dear friends and colleagues" e come abbiamo detto sono rivolte agli uffici sparsi per il mondo. Differenze culturali, ma valori comuni per ognuno che possono e devono motivare l'appartenenza a una grande azienda. Se è vero – come ci fanno la testa grande – che i manager ogni due per tre ripetono che il valore dell'azienda è il personale...

Nelle lettere, che ovviamente per motivi di spazio non possiamo pubblicare, Giorgi scrive di professionalità, relazioni sociali, eventi, con lo scopo di infondere ottimismo nell'affrontare le continue sfide che ci coinvolgono nello spirito e nella morale.

Si perché c'è una parte preponderante in questa analisi , ed è l'Etica, vista come la confessione amichevole di un manager che “ si “ racconta con semplicità che cosa ha visto e ha fatto di rilievo , un viaggio, la visita a un personaggio, a un Paese, alla sua stessa famiglia , e in questo suo interloquire con *friends and colleagues* Roberto si apre con l'approccio dell'amico, del padre , del manager. Il buon risultato di questa comunicazione è stata percepita da personale di terra e di mare, raccontando come sta andando la società , siamo tutti responsabili del nostro lavorare giorno dopo giorno ; *tutti attori* scriveva nel luglio 2007 , siamo invitati a rappresentare la compagnia , siamo consapevoli e orgogliosi di farlo e raccontare le nostre esperienze.

Qualche anno fa , ai limiti della pensione , Roberto lascia V.Ships , ma non la sua instancabile attività di pubbliche relazioni , che per lui sembra un lavoro leggero amante e curioso delle cose che nascono e si sviluppano tra gli uomini. Viene chiamato da Fraser Yachts , il più grande provider del mondo , e nominato Presidente.

Ma riceve anche una proposta dall'Associazione Promotori dei Musei del Mare e della Navigazione che fa capo al Galata Museo del Mare e delle Migrazioni di Genova il più importante Museo d'Europa. Gli viene offerta la Presidenza.

Si tratta di rappresentare la vera cultura del mare e della navigazione insieme ai più importanti soggetti dello shipping e della cultura. Giorgi ha sempre avuto una spiccata attitudine per l'arte e la letteratura , avendo vissuto per trent'anni all'estero ,anzi nelle capitali del mare, potrebbe aggiungere all'Associazione dei Promotori un altro punto di valore.

Da shipmanager a una presidenza di cultura , da genovese orgoglioso della sua eredità familiare e genetica di shipman , Giorgi accetta , scrive: “ *Dopo 50 anni quando mi iscrissi al Nautico un vecchio mio sogno presente tutta la vita si era avverato*”.

Ora attraverso i Promotori e il Museo Galata mi domando : “ *potrò favorire il processo di istruzione verso le giovani generazioni ?* “ .

Si definitivo, ormai da qualche anno, superate le emozioni , rimangono le ambizioni di fare qualcosa di buono, “*vorrei continuare questa storia della mia vita*”.

Decio Lucano

---

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## LA NAVIGAZIONE NELLA RIFORMA DEI PORTI

### Publici o privati, la conferenza nazionale di coordinamento, il rischio che i porti diventino il palco del narcisismo presidenziale di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, ritorno “a bordo” anche se con ritardo, quindi mi occuperò di fare il “piccolo di camera”. Leggo con interesse e piena condivisione alcuni punti delle considerazioni, sempre lucide e tecnicamente solide, di Tobia. Tutti sanno della mia tendenziale predilezione verso modelli fully privatized, ovviamente tesi puntualmente inascoltate a vantaggio di un modello che sta tendenzialmente portando al “narcisismo presidenziale”, sport molto praticato anche in ambito cluster marittimo associativo, ed in cui si passa più tempo sui social che negli uffici a lavorare. Avrei molti dubbi, e vorrei vederlo, se accadesse lo stesso laddove ci fosse un “occhio del padrone” teso a verificare l’“ingrassaggio del cavallo”. Ma tant’è e dobbiamo teoricamente accontentarci. Voglio però trarre spunto dallo scritto di Tobia per toccare due argomenti a me cari e che faranno impennare il mio già elevatissimo tasso di impopolarità che, prima o poi, mi indurrà all’autoespulsione dal settore.

#### Porti come arredo urbano

L’idea dei Porti quale “pezzo dell’arredo urbano”. Mi sembra sia diventato uno dei must e dei leit motiv di molti Presidenti che ovviamente soddisfano la sete elettorale e politica degli stakeholders pubblici che ancora dominano i Comitati di Gestione. Si chiamano Architetti di fama Mondiali, i quali da buoni architetti (normalmente l’architetto per professione ottimizza la bellezza ma non la spesa; sono pagati per questo! Provate a rivolgervi ad un architetto anziché ad un geometra per ristrutturare la vostra casa) realizzano progetti bellissimi di integrazione tra le città ed il porto ( i famosi waterfront), salvo dimenticare che i Porti hanno innanzitutto una funzione logistica di ricezione e smistamento di merci e passeggeri e non di arredo urbano; e quindi la priorità strategica è rappresentata dalla ottimizzazione dei costi e dalla sicurezza. Provate a pensare ad un aeroporto che diventa luogo di attrazione e di arredo urbano e provate a chiedere cosa ne pensa il suo CEO e vedete cosa vi risponde. Qualche anno fa, in pieno allarme sicurezza, mi capitò di essere scortato da dieci guardie per andare ad una riunione in una ex AP, salvo poi, dopo 100 metri vedere una decina di

venditori ambulanti che liberamente entravano in porto dal lato della stazione passeggeri. Ovviamente su questo fronte molte cose stanno mutando, e per fortuna in meglio, ma per me la sicurezza e l'efficienza logistica vengono prima di tutto; i nostri porti e le nostre città sono belle dalla nascita, non c'è bisogno di opere faraoniche per asserire ciò.

Il Secondo (ma forse il primo in ordine di importanza) punto della relazione di Tobia, che mi ha interessato molto, è riferito alla funzione della Conferenza Nazionale di Coordinamento prevista dall'art. 11 (iii) della riforma. E' un punto su cui ho speso molti interventi in sede privata ed Istituzionale: ricordo che, ancora in fase di approvazione, in occasione di una riunione del Propeller, sapientemente organizzata dall'amico Umberto Masucci, intervenni per ribadire il fatto che questa era la vera innovazione della riforma in quanto assicurava un "tocco" di impostazione "privatistica" in un ambito tipicamente "pubblicistico". La Conferenza, se intesa come Organo Tecnico e Strategico può davvero dare quell'impronta efficientista al modello landlord; ovviamente a patto che non costituisca un organo politico "di risulta", o peggio ancora un elemento di "dirigismo" attraverso il quale incrementare la "leva politica". All'epoca, ed anche nei miei successivi interventi, dissi che tale organo doveva essere composto da economisti, esperti di economia dei trasporti, top managers con track record nell'ambito privato, e svolgere un compito di indirizzo e coordinamento soprattutto su due obiettivi strategici : 1) Marketing delle AdSP; 2) Analisi Economico-Finanziaria dei Progetti vagliati dai CdG. Purtroppo, ciò non è avvenuto, anzi nel ruolo si sono succeduti Coordinatori che, seppur stimatissimi e di grande cultura, hanno avuto connotati prevalentemente politici; di conseguenza la funzione di tale Organo è stata totalmente depotenziata ed, anziché essere un vero e proprio steering committee della Logistica Italiana è diventato un luogo da "dibattito politico", quasi una "succursale" di Assoporti. Spero che nel futuro si possa rivalutare il ruolo della Conferenza. Colgo l'occasione per augurare a tutti un Sereno Natale e Buon Vento per il Nuovo Anno.

Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory  
Mobile: +39 335 6993016

o\*o\*o\*o\*o

## NUOVE IDEE PER GENOVA E PER IL CLUSTER MARITTIMO DEL FUTURO DAI GIOVANI DEL PROPELLER CLUB / G20 DELLO SHIPPING E CONFRONTO CON LE CAPITANERIE

La consueta serata organizzata dal Propeller Club di Genova tenutasi lo scorso 5 dicembre, presso la classica location del Grand Hotel Savoia, e dato il periodo dell'anno valeva come un'occasione per tutti i soci e non, di scambio di auguri in

vista delle imminenti festività Natalizie e di fine anno, ha visto protagonista il Gruppo Giovani del Propeller guidato dal Dott. Umberto Novi.

Il gruppo di lavoro, formato dai soci under 40 del Club, ha lavorato alacremente per offrire alla città e al cluster marittimo, nuove idee di sviluppo pensando a una Genova del futuro, ma partendo dal valorizzare anche le eccellenze già presenti nella nostra città. La relazione, un vero e proprio dossier che è stato consegnato dal Presidente del Club genovese l'Avv. Giorgia Boi al Vice Sindaco Stefano Balleari, che all'ultimo momento ha sostituito l'influenzato Marco Bucci, poggia su tre cardini:

I-tech formazione specializzata e competenze, servizi alle navi, sviluppo per la grande Nautica da diporto e le Crociere.

Internet of Things pensando a un porto del futuro, che inevitabilmente vedrà da padrone l'automazione di numerosi servizi svolti al suo interno e una sempre maggiore condivisione di dati, questo è il pensiero dell'ing. Marco Fehmer, DSP Data and System Planning SA, che sottolinea come Genova avrebbe tutte le carte in regola per sperimentare nuovi progetti in tal senso.

Sul piano della formazione e delle professionalità, per l'Avv. Martina Iguera, Studio legale Camera Vernetti, Genova è già all'avanguardia, ma l'auspicio è la creazione di una Accademy dello Shipping interamente in lingua inglese, che avrebbe la capacità di attrarre maggiormente studenti e professionisti da tutte le parti del mondo.

Genova, potrebbe diventare un porto rifugio, è questa l'idea per la Dott.ssa Chiara De Angelis di IMASCO, e per gli aspetti giuridici, dell'Avv. Giulia Fioretti, Studio legale Camera Vernetti, che è nata anche pensando all'ottimo lavoro svolto durante le attività di demolizione della Costa Concordia, e che potrebbe, quindi, rappresentare per la nostra città un nuovo servizio; certo non semplice, per tutte le implicazioni in termini di sicurezza, che andrebbero approfondite maggiormente, e in tal senso si deve anche leggere l'intervento dell'Amm. Nicola Carlone, Comandante del Porto di Genova, che tra l'altro, ha auspicato un confronto su questa come su altre tematiche con i suoi giovani della Capitaneria di Porto, ma che sicuramente merita una considerazione in virtù dell'alta specificità che rappresenta.

Nautica da diporto e il mondo delle Crociere non sono una novità per Genova, ma sicuramente è auspicabile che in futuro possano svolgere un sempre maggior ruolo per la nostra città sia da un punto di vista industriale, ma anche e soprattutto per il tutto il mondo del "terziario". Per l'Avv. Lorenzo Fabro, Studio legale Berlingieri Maresca, e il Dott. Alberto Ambrassi di Costa Crociere, i numeri sono già buoni, ma tanto si può ancora fare, magari offrendo nuovi servizi tecnici per gli equipaggi dei maxi yachts anche in periodo invernale, e per quanto riguarda il Salone Nautico, da sempre una eccellenza per Genova, ma che più di altri aveva subito la recente crisi del settore della nautica, ma che nella sua ultima edizione ha invertito la rotta con un incremento del 20% dei visitatori, una sorta di "dopo Salone" che coinvolga tutta la città con una serie di specifici eventi creati "ad hoc", e in tal senso l'idea più originale è quella offerta dal Dott. Aldo Coppa di Hapag Lloyd, che vorrebbe vedere a

Genova una sorta di G20 dello Shipping con la presenza dei principali attori dei grandi gruppi industriali che operano nelle maggiori città portuali del mondo.  
Lorenzo Carovino

o\*o\*o\*o

## STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

### “ CON LA “LIPARI” IN ROTTA VERSO LE ISOLE EOLIE “

I collegamenti fra la Sicilia, le coste della Calabria, della Campania e delle Isole Minori che circondano la Sicilia stessa si perdono nella notte dei tempi. Per trovare però dei collegamenti più o meno regolari dobbiamo partire dall'epoca borbonica quando, grazie all'interessamento del governo centrale del Regno delle Due Sicilie e all'opera di alcuni armatori locali fra cui primeggiavano i Florio destinati ai fulgidi destini che sappiamo, iniziarono ad essere eserciti servizi marittimi che sono giunti fino ai giorni nostri seguendo una naturale evoluzione come avvenuto ovunque. Collegamenti non facili, per le condizioni del mare spesso tempestoso nelle acque siciliane a causa di forti correnti marine e venti che spirano tutto l'anno e per lo stato di tanti degli approdi che fino a non molti anni orsono non erano nemmeno dotati di un porto vero e proprio. Confinati per tanti decenni a soddisfare un relativo e modesto traffico locale fatto di residenti, funzionari governativi, militari, detenuti portati al confino, religiosi e poco altro e necessitanti proprio per questo di sovvenzioni statali finalizzate a reggere le spese di gestione soprattutto nei mesi invernali, questi collegamenti hanno avuto poi notevole impulso dal turismo.

Tale fenomeno ha cominciato a svilupparsi nel secondo dopoguerra, dapprima timidamente e riservato ad una ristretta cerchia elitaria di intellettuali, scrittori, amanti della natura, della storia e anche delle scomodità che tanti di quei luoghi peraltro bellissimi avrebbero riservato loro, per poi esplodere fra gli anni Settanta e Ottanta del Novecento e affermarsi oggi come la principale fonte economica di quelli arcipelaghi in cui ha portato nuovo benessere ma anche tanti problemi.

Isole Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria, Pelagie con Lampedusa e Linosa: oggi collegate più o meno sufficientemente specie nella stagione estiva alla Sicilia o all'Italia continentale da linee marittime regolari e, per alcune, anche da voli charter o di linea. In questa rievocazione vogliamo concentrarci sulla storia dei collegamenti marittimi da e per le Isole Eolie, che possono essere prese come paradigma anche per le altre: perchè sono quelle che conosco meglio e amo di

più e perchè nel corso degli anni hanno avuto fra le unità adibite a tali collegamenti una delle navi più interessanti dal punto di vista storico-marittimo, il piroscafo “Lipari” che vuole essere l’oggetto di questa rievocazione.

Dopo l’Unità d’Italia era stata la “Navigazione Generale Italiana” frutto della fusione delle flotte Florio e Rubattino ad esercire fra le tante, per alcuni decenni, anche le linee locali per l’Arcipelago Eoliano. Nell’ambito di una ristrutturazione interna, nel 1890 la “N.G.I.” si ritirò da tali servizi e ad essa subentrò una nuova società di navigazione locale costituita a Messina da Gaetano Orlandi e denominata “Siciliana di Navigazione a Vapore”. Detto per inciso, una nuova “N.G.I.” opera oggi da alcuni decenni nei collegamenti locali fra Milazzo e le Isole, mantenendo sulle ciminiere delle proprie unità gli stessi colori sociali dell’antica prestigiosa società siculo-ligure. Quasi contemporaneamente all’Orlandi, altri piccoli armatori locali si rivolsero a tali collegamenti: fra questi degna di nota la ditta di Francesco La Cava e dei suoi vaporetta per Filicudi e Alicudi. In pochi anni i servizi della “Siciliana” arrivarono a coprire tutte le sette Isole Eolie, senza contare che ad essa si affiancavano, analogamente ai La Cava appena ricordati, anche tanti privati e piccoli armatori che alimentavano un traffico non tanto passeggeri quanto mercantile, che vedrà per alcuni decenni prosperare le comunità di isole quali Lipari, Salina e Stromboli dove faranno base tante piccole imprese, sovente a conduzione familiare, impegnate in quei traffici e commerci, soprattutto di olio, vino, prodotti ittici e alimentari che subiranno però una battuta d’arresto fra la fine dell’Ottocento e l’inizio del secolo successivo a seguito del completamento del collegamento ferroviario dalla Sicilia lungo tutta la dorsale tirrenica verso Salerno, Napoli e di lì Roma ed il Nord del Paese che farà sì che tanto del traffico commerciale che avveniva per via mare prenderà, è il caso di dirlo, altre strade via terra.

### Le perdite in guerra

Nel 1925 “Siciliana” e compagnie minori confluirono nel nuovo consorzio “Eolia” che ne erediterà i quattro piccoli piroscafi allora in servizio. Con la “Eolia”, in massima parte di proprietà dei fratelli Giuffrè di Messina e sede legale in Roma, arrivarono anche le prime motonavi “moderne” che saranno, in ordine di consegna, la “Santamarina Salina”, la “Luigi Rizzo” e la “Eolo”, tutte comprese fra le 500 e le 700 tonnellate, una stazza modesta ma più che adeguata per l’impiego previsto ed entrate in servizio fra 1929 e 1936. La prima di esse andò perduta per siluramento da parte di un sommergibile britannico al largo di Lipari il 9 maggio 1943 con grave perdita di vite umane sia civili che militari, mentre le ultime due navigheranno per molti anni a venire. Nel secondo dopoguerra la “Eolia” manterrà i propri servizi con la “Eolo”, la “Rizzo” e alcune altre unità spesso noleggiate da altre compagnie o acquistate di seconda mano da “Tirrenia”, finché fra 1953 e 1954 convenzioni e servizi da essa gestiti passarono alla nuova “Navisarma-Compagnia Siciliana Marittima”, costituita

a Palermo dagli imprenditori Ignazio Cirrincione ed Emanuele Maiolino. Le linee assegnate rimasero le stesse della “Eolia”, cui vennero sempre assegnati i piroscafi “Luigi Rizzo” ed “Eolo” con l’aggiunta di “Panarea”, ex “Olbia” proveniente da “Tirrenia” e già “Ipparco Baccich” poi “Lorenzo Marcello” della “Fiumana” d’anteguerra. A seguito delle convenzioni stipulate col Governo, venne subito ordinato un potenziamento ed un riammodernamento della flotta ordinando tre nuove motonavi ai Cantieri Cassaro di Messina: esse saranno le piccole “Basiluzzo” e “Vulcanello”, di circa 800 tonnellate, della capacità di 700 passeggeri di ponte e adibite ai servizi locali fra le isole, Messina e Milazzo, mentre più grande di loro sarà la terza unità, che appropriatamente verrà battezzata “Lipari”, dal nome dell’isola capoluogo dell’intero arcipelago che, come è noto, viene da sempre denominato “Isole Eolie o Lipari”.

### La Lipari

Stazzante 1552 tonnellate, lunga 87 metri e larga 12, dotata di due motori Ansaldo a quattro tempi e 6 cilindri della potenza di 1800 CA, 2 eliche e velocità di esercizio di 15 nodi, la “Lipari” venne varata parzialmente completata il 1 luglio 1956 ed entrò pertanto in servizio fra Messina, le isole Eolie e Napoli dopo un allestimento velocissimo nel settembre di quello stesso anno, andando a sostituire la “Eolo” che verrà riconvertita al traffico locale interinsulare fino al 1975 per poi essere demolita dopo quasi quarant’anni di onorato servizio. La nuova unità che, anche se era più piccola di loro, ricordava nelle linee esterne le navi della “Tirrenia” serie “Regioni” già trattate in questa rassegna e soprattutto una delle loro consorelle, la “Torres” del 1956, poteva trasportare più di 470 passeggeri, dei quali 64 di prima classe in tre cabine doppie dotate di servizi privati e venti multiple a due e quattro letti. Altri 90 passeggeri potevano essere alloggiati in una seconda classe dotata di un’altra ventina di cabine a due-quattro-sei posti letto senza servizi mentre i 300 e oltre rimanenti usufruivano di economici passaggi ponte e per loro era previsto l’alloggio in un vasto locale a poppavia del piroscafo dotato di sedie e panche di legno: i tempi delle più comode sale poltrone erano ancora da venire! Fra ponte di comando e ponte imbarcazioni erano distribuiti i locali di plancia e gli alloggi degli ufficiali. Sempre sul ponte lance, a poppavia del fumaiolo, ubicato simmetricamente a centro-nave, una grande terrazza approntata con comodi sedili era a disposizione dei passeggeri e digradava verso poppa in quella del sottostante ponte passeggiata, dove erano ubicate le due sale di soggiorno di cui una riservata alla prima classe con piccolo bar annesso e le cabine di prima classe. Tutto il ponte era percorribile all’esterno da una passeggiata coperta che correva lungo le fiancate della nave, analogamente al sottostante ponte principale che alloggiava le cabine di seconda classe, la sala soggiorno poppiera cui si è fatto cenno poc’anzi e il ristorante di bordo. Sotto a questo ponte l’ultimo, denominato secondo ponte, dedicato all’equipaggio ed ai servizi di bordo. La nave aveva poi una relativa capacità di carico per complessivi 550 mc in due stive, una prodiera ed una poppiera, servite da bighi di carico indipendenti ma non prevedeva accessi a prua o a poppa né portelloni laterali

per l'eventuale imbarco di automezzi. Nel complesso la "silhouette" della nuova unità era semplice e lineare ma molto piacevole, nel pieno rispetto della tradizione marittima dei "liners" grandi e piccoli costruiti in Italia in quegli anni, con prua slanciata e poppa a incrociatore analogamente alle unità più grandi e prestigiose in servizio sulle grandi rotte oceaniche.

La linea cui la "Lipari" sarà adibita per tanti anni era settimanale nei mesi invernali, per divenire bisettimanale in primavera e trisettimanale in estate. Con capolinea siciliano prima a Messina e poi spostato dagli anni Settanta in poi a Milazzo, in partenza dal capolinea siciliano prevedeva una prima giornata di navigazione scalando tutte le isole dell'arcipelago: cominciando dalla prima che si incontra arrivando da sud, Vulcano, e poi via via tutte le altre: Lipari nei due scali di Marina Lunga e Canneto che verrà poi omesso, Salina nei suoi due porti di Santa Marina, Rinella e saltuariamente anche Malfa sull'altro lato dell'isola; poi Panarea e Stromboli nei suoi due approdi di Ginostra e Stromboli-Scari. Una volta alla settimana era previsto anche un passaggio per la più periferica Filicudi mentre Alicudi, la più lontana e isolata di tutte, usufruiva di opportune coincidenze con le navi minori per raggiungere la "Lipari" negli altri approdi. Considerando che per tutti gli anni Cinquanta e Sessanta e in alcuni casi anche Settanta del Novecento tante delle isole non avevano un porto vero e proprio e in alcuni casi nemmeno un molo di approdo, è facile intuire come le operazioni di imbarco e/o sbarco fossero lente e complesse. Coi passeggeri e le merci che venivano smistati tramite piccole lance che facevano la spola fra la riva e la nave, i famosi "rolli" che tanti ricorderanno e che hanno fatto servizio fino a non molti anni orsono, visto che l'ultimo approdo sprovvisto di molo di attracco, e cioè Ginostra sull'isola di Stromboli, ne è stato dotato solamente una decina di anni fa. Non senza suscitare le polemiche degli ambientalisti che hanno denunciato lo scempio della scogliera dove, appunto, il piccolo porto è stato installato.

### Il difficile sbarco/imbarco

Praticamente tutte le operazioni portuali fra uno scalo e l'altro richiedevano un'intera giornata: spesso poi le condizioni del mare erano tali da impedirne il normale svolgimento. In un modo o nell'altro, comunque, dopo l'ultimo scalo a Stromboli la "Lipari" si lanciava nel buio nella traversata che il mattino successivo l'avrebbe fatta approdare a Napoli, salutata dal vulcano perennemente attivo e che, allora come oggi, offriva tutte le volte ai passeggeri assiepati sui ponti lo spettacolo affascinante delle sue continue eruzioni notturne. Nello scalo partenopeo la "Lipari" sostava tutto il giorno e la sera verso le ore 19 ripartiva per compiere all'inverso l'itinerario che aveva fatto all'andata. Chiaramente l'atmosfera che si respirava a bordo non era certo quella che si viveva fra i ponti dei maggiori transatlantici del tempo: ciononostante le "boiseries" in legno che avvolgevano le cabine ed i locali della nave erano ispirate al lusso presente sulle unità maggiori dell'epoca, come pure accuratissimo era il servizio ristorante previsto subito dopo la partenza da

Napoli, con un cameriere in giacca bianca e alamari dorati che percorreva la nave dotato di un piccolo “gong” con cui avvisava dell'imminente apertura della sala ristorante dove, a dire di chi se lo ricorda ancora, veniva servita una superba pasta al pomodoro fresco e basilico e altre specialità della cucina sicula e partenopea.

Oggi sui mega-traghetti che solcano le nostre acque siamo abituati agli avvisi gracchianti e impersonali degli altoparlanti di bordo ed alle code estenuanti davanti ai banconi della caffetteria-self service: solo alcuni dispongono di un piccolo ristorante “à la carte” dove si può rivivere l'atmosfera di quelle antiche traversate.

Come dicevamo prima, spesso capitava che il mare fosse agitato e che non tutte le sette isole dell'arcipelago si potessero scalare: in tal caso si passava all'isola successiva e qualche volta capitava di doverle saltare tutte, coi passeggeri diretti agli scali intermedi sbarcati a Messina o a Milazzo e lasciati lì, in attesa di migliori condizioni meteo-marine per raggiungere le loro destinazioni. Oppure, con quelli diretti in senso inverso a Napoli, che si vedevano la nave passare davanti omettendo lo scalo per le condizioni proibitive del mare.

Con gli anni le Eolie vedranno la realizzazione di approdi più affidabili e l'immissione in servizio di mezzi navali sempre più moderni e veloci quali gli aliscafi e i catamarani d'altura. Il collegamento per Napoli, affiancato in seguito da uno estivo diurno gestito da “S.N.A.V.” e “Alilauro” con navi veloci, rimarrà comunque pressoché invariato anche se alla “Lipari” si affiancheranno e subentreranno negli anni nuove unità più adeguate ai tempi, dalla “Piero della Francesca” alla “Pietro Novelli” alla “Vittore Carpaccio” ed alle ultime “Palladio”, “Sansovino” e “Laurana” provenienti dalla “Adriatica”.

Attualmente la linea è servita dalla sola “Laurana” e anche la compagnia non si chiama più “Navisarma” in quanto, nell'ambito di una successiva ristrutturazione dei servizi locali, fin dal 1 gennaio 1974 le sue linee passeranno alla “SI.RE.NA.-Sicula Regionale di Navigazione” che fin dal 1953 eserciva i collegamenti per le isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria e apparteneva al gruppo Lolli Ghetti di Genova. Nel 1975 ennesima riorganizzazione: la “SI.RE.NA.” diventa “SI.RE.MAR.-Sicilia Regionale Marittima S.p.A.” come sussidiaria di “Tirrenia” col compito di gestire tutti i servizi per le isole minori e gli arcipelaghi siciliani, al pari di quanto si farà in Campania, Toscana e Sardegna con “Caremar”, “Toremarm” e “Saremar”.

La “Siremar” vedrà in pochi anni un rinnovamento della flotta e oggi, uscita dal gruppo “Tirrenia”, a sua volta assorbito in quello “Onorato-Moby Lines” in cui sembra rischi di perdere la propria identità dopo più di ottant'anni di ...”onorato” servizio, fa parte, analogamente alla nuova “N.G.I.” già citata, del consorzio messinese “Caronte & Tourist” che ha recentemente sottoposto “Laurana” e tutto il resto del naviglio a importanti lavori di riammodernamento e prevede in futuro l'immissione in servizio di nuove unità. Navi veloci, capienti, adeguate ad un movimento di passeggeri e merci impensabile ai tempi della “Lipari” e delle sue consorelle, che comunque hanno contribuito a fare conoscere le Eolie e le altre isole che circondano la Sicilia e a farle diventare gli

importanti poli turistici che sono oggi. Certo, la tipologia del passeggero odierno è molto cambiata rispetto a quella di un tempo, quando alle Eolie o alle Egadi o a Lampedusa e Pantelleria non si andava in vacanza ed il traffico era limitato a chi viveva su quelle isole o vi andava per ragioni lavorative. La “Lipari” navigherà ancora per qualche anno coi colori della “Siremar” : dovrà cedere il passo ai nuovi traghetti più capienti e forniti di garage roll-on/roll-off, verrà radiata a fine stagione 1980 e demolita a Ortona l’anno successivo, Se lontani sono quindi ormai i tempi di quelle antiche sue traversate sulla linea che da Napoli portava alle “Isole del Fuoco” ed alle sottostanti coste siciliane, ancora vivo ne è il ricordo in quanti, e sono fortunatamente ancora molti, se la ricordano quando appariva da dietro l’ultimo capo che la celava alla vista e suonava sbuffando la sirena per avvisare tutti del suo imminente attracco. Quando rari erano i turisti diretti alle Eolie ma più frequenti gli emigranti, che dalle Eolie partivano coi loro bagagli di lacrime, sogni e speranze e raggiungevano Napoli dove si sarebbero imbarcati su navi ben più grandi che li avrebbero portati nelle lontane Americhe o in Australia. Portandosi comunque sempre nel cuore le loro belle isole e ritornandovi, quando possono, spesso mescolati ai tanti turisti di oggidì, portatori di un fenomeno di massa per certi aspetti positivo ma non sempre accompagnato dal rispetto che quei luoghi bellissimi meriterebbero. Come capitava ai tempi in cui la “Lipari” solcava quelle acque cristalline. E come fanno oggi le navi più moderne, capienti e veloci che l’hanno sostituita nel corso degli anni.

Francesco Pittaluga

Genova, 25 novembre 2018

Ingegnere aeronautico -Console Associazione “A Compagna”-Genova -Storico  
aero-navale

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## LETTERE

Rettifica : il testo sul libro del numero precedente è di Anna

Bartiromo

Ho scritto questo breve pensiero sul valore dei libri in cartaceo che preferisco all’on line. Volevo solo dirti che questo è mio personale, non è uno scritto del grande Vittorio G. Rossi. Spero di essere stata esaustiva nella rettifica, all’uopo ti chiedo umilmente di non ‘sbarcarmi’ dalla tua Nave e di considerarmi ancora fra il tuo equipaggio.

Anna Bartiromo

E’ vero, non buttarlo via

*Possiedilo, amalo, fa che sia con te più che puoi- Più ti resterà accanto e godrai di ciò che ti dice e meno ti sentirai sola/o, anzi, non sarai affatto sola perchè custodirà sempre, gelosamente, tutto quanto gli confiderai ripagandoti con*

*discrezione nell'elargirti i suoi segreti. Se te e andrai, se lo lascerai per poi tornare da LUI quando ti pare, non ti tradirà, ti resterà comunque fedele... Così, lentamente, con un tale scambio di amore, diventerà per te insostituibile, allora te lo stringerai al petto una, due tre, più volte fino a che si stabilirà una tale osmosi di sentimento, un coinvolgimento tanto empatico che, sebbene possa sembrarti impossibile, non potrai più staccartene. Gli hai dato e ti ha dato tanto pur col suo apparente silenzio che è ricchezza di intenti... Su lui potrai sempre contare, in qualunque momento della tua vita.*

*E' vero, è soltanto un libro, ma non buttarlo via.*

Anna Bartiromo

## NON ESAGERIAMO CON L'USO SUPERFLUO DI TERMINI INGLESI

Caro Decio,

Leggo sempre con grande interesse le tue "news", e, leggendole, ho pensato che potresti essere Tu a prendere una iniziativa, proprio grazie al tuo giornale: l'iniziativa di ridurre, se proprio non è possibile eliminare in caso di introducibilità di una parola, la terminologia inglese.

Termini quali "cluster" di gran moda da circa un anno a questa parte, la "governance", la "Port Authority" ecc ecc.

Sarò un sognatore e conservatore della lingua Italiana, non so.... ma abbiamo ottime definizioni nella nostra lingua madre per esprimere e definire le cose.

Mesi fa ho scritto a Ship2Shore inorridito perché hanno italianizzato un termine inglese: una tale bestialità che come quella non l'avevo mai né letta né sentita e spero non vederla mai più! (mi sto arrovellando per ricordarla ma evidentemente l'ho cassata dalla memoria tanto era orribile).

Mario Filoposo

## LA FINANZA VISTA DA DUE SOGGETTI ARMATORIALI

### INCONTRO CONFITARMA-ABI

Si è tenuta una riunione tra rappresentanti di Confitarma e di ABI, nell'ambito dei periodici incontri di confronto, a cui hanno partecipato per Confitarma Mario Mattioli, Presidente, Fabrizio Vettosi, Vicepresidente Commissione Finanza e Diritto d'Impresa, e Luca Sisto, Direttore generale; per ABI

**Gianfranco Torriero, Vice Direttore generale, e Raffaele Rinaldi, Responsabile dell'Ufficio Credito e Sviluppo.**

**La riunione ha fatto seguito alle recenti osservazioni formulate da Confitarma in merito alla complessa gestione dei crediti deteriorati da parte delle banche per la quale lo stesso**

**Presidente Mattioli ha sollecitato l'attivazione di un percorso finalizzato alla tutela e preservazione del know-how e della continuità delle imprese associate a Confitarma. Nel corso della riunione, ABI ha aggiornato Confitarma in merito alle recenti novità normative in corso di definizione a livello europeo relativamente ai requisiti minimi obbligatori e conseguenti assorbimenti patrimoniali, anche con riguardo ai finanziamenti delle infrastrutture, e con riferimento ai crediti deteriorati.**

**ABI e Confitarma, nell'ambito del reciproco e fattivo rapporto di collaborazione di lunga durata, si sono date appuntamento all'inizio del prossimo anno per una riunione del Tavolo tecnico ABI-CONFITARMA-BANCHE, al quale saranno invitati rappresentanti di Banche che seguono la materia, sia sotto il profilo del finanziamento dello shipping sia della gestione dei rischi.**

**Roma, 6 dicembre 2018**

**Contatti:**

**Noli Mazza**

**Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674**

**e-mail: noli.mazza@confitarma.it**

## **ASSARMATORI lancia un laboratorio permanente per il confronto tra shipping e finanza**

**Fondi di investimento e società di leasing sempre più attivi mentre la presenza bancaria è in calo: tavolo ASSARMATORI per mappare i trend in atto e promuovere soluzioni innovative**

**Negli ultimi anni il modello tipicamente italiano del family business applicato all'impresa armatoriale è stato messo a dura prova dai macro-trend globali. Le parole d'ordine per resistere alla volatilità e restare competitivi sono: capitali ingenti, dimensione e management. Tra le varie rivoluzioni cui è chiamata l'industria armatoriale post-crisi (specie in Italia) vi è un profondo ripensamento del proprio rapporto con il sistema finanziario. Il settore marittimo, infatti, è sempre meno compatibile con strutture di capitale rigide e sbilanciate sul credito bancario ma richiede capitali pazienti e partner finanziari "educati" alle dinamiche settoriali, capaci di accompagnare l'impresa in tutte le fasi del ciclo, e non solo quando il mercato è in espansione.**

**È in questo contesto di grande trasformazione che ASSARMATORI ha assunto la responsabilità di istituire un tavolo permanente di confronto tra industria**

marittima e finanza domestica e internazionale, con l'obiettivo di aprire un dialogo aperto ed esplorare nuove forme di collaborazione, trasformando quella che a tutti gli effetti è un'emergenza in opportunità. La definitiva composizione del tavolo di lavoro verrà annunciata nelle prossime settimane ma l'auspicio è quello di coinvolgere solo personalità di alto profilo, con idee concrete ed esperienze rilevanti nei rispettivi ambiti.

La crisi del cluster marittimo tricolore (oltre 100 navi riconducibili a interessi italiani dismesse negli ultimi anni) si è sommata per la prima volta nella storia alla crisi del sistema creditizio. La maggioranza degli armatori italiani si è trovata ad affrontare una o più ristrutturazioni finanziarie negli ultimi anni e in molti casi, soprattutto nell'ultimo biennio, si sono verificate disintermediazioni bancarie. Le cessioni dei crediti, in qualche situazione agevolate dall'imprenditore per sbloccare situazioni di stallo e gettare le basi per un rilancio dell'azienda, hanno in altre circostanze segnato l'ingresso di fondi hedge, interessati unicamente a un pronto realizzo degli attivi sottostanti. “È arrivato il momento – dice Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI – di invertire la rotta ed esplorare fino in fondo le sinergie che possono derivare da una collaborazione, o per meglio dire da una reale integrazione, tra shipping e finanza, uscendo da una logica di sterile contrapposizione. Grazie a un'analisi preventiva costi-benefici è possibile immaginare un percorso di sviluppo, crescita e diversificazione che permetta agli armatori italiani di recuperare competitività eventualmente anche tramite la creazione di un Fondo di Debito Etico che supporti l'imprenditore nella continuità aziendale, e ai loro partner finanziari di trarre un giusto profitto”.

A livello internazionale, il trend di disintermediazione dello shipping da parte del sistema bancario è visibile da anni. Secondo Petrofin Research, nel 2017 lo stock di impieghi navali delle principali quaranta banche mondiali è sceso di oltre il 3% (da 355 a 345 miliardi di dollari). In parallelo, sempre secondo la stessa fonte, è aumentato in modo esponenziale il ruolo dei fondi di investimento e delle leasing company, esposti per oltre 47 miliardi di dollari, ma con un trend tendenziale dato oltre i 50 miliardi di dollari. In Italia l'uscita delle banche, salvo qualche caso sporadico, è un fenomeno recente e oggi interessa non soltanto i casi più gravi, ma anche i crediti ristrutturati e cosiddetti unlikely-to-pay (“UTP”).

Solo nell'ultimo anno il deleverage a vario titolo delle banche italiane nei confronti di imprese armatoriali ha superato la soglia di 1 miliardo di dollari. E una cifra analoga è ormai in rotta certa verso la dismissione entro il 31 dicembre 2018. Cifre impressionanti, se si tiene conto delle dimensioni complessive dell'esposizione bancaria del settore armatoriale italiano, che a seconda del perimetro considerato oscilla tra 7 e 10 miliardi di dollari. Cifre che certificano la necessità impellente di individuare nuovi paradigmi, ottenibili soltanto da un'analisi onesta e puntuale dei trend in atto e portando esempi concreti, magari malnoti in Italia, e tuttavia potenzialmente applicabili.

Ad esempio, i casi di “diversificazione di ritorno”, ovvero l'impiego di capitali privati provenienti dagli utili del comparto armatoriale (in particolare greco),

confluiti in soggetti interessati a reinvestire sempre nello stesso settore, ma diversificando in termini di geografie e sub-settori. Oppure, restando alla stretta attualità italiana, la possibilità di gestire i crediti deteriorati ed UTP delle banche italiane non su base opportunistica, bensì per il tramite di iniziative sistemiche e poli aggregativi che siano in grado di realizzare un concreto allineamento di interessi tra tutti gli stakeholders (banche, investitori, armatori, comunità locali etc.), preservando la rilevanza della flotta mercantile italiana nel mondo. Ma anche, in chiave prospettiva, tenendo un occhio vigile sulle opportunità offerte dal mercato dei capitali, una volta che la crisi sarà finalmente alle spalle e la fisiologia patrimoniale e finanziaria del settore finalmente recuperata.

## SIAT PER IL CONCERTO DI NATALE

Concerto di Natale con la Young Musicians European Orchestra, dedicato al Morandi.

SIAT quest'anno ha deciso di partecipare, insieme al GruppoUnipol, ad un'iniziativa benefica a favore degli sfollati e delle vittime del Ponte Morandi. In particolare, la compagnia partecipando in qualità di main sponsor andrà a favorire la realizzazione dell'evento CONCERTO DI NATALE che si svolgerà il 12 dicembre ore 21, presso la Basilica della Santissima Annunziata del Vastato, a #Genova.

La serata musicale organizzata dalla Cooperativa Emilia Romagna Concerti, Aerco - Associazione Emiliano Romagnola Cori e la Young Musicians European Orchestra diretta dal Maestro Paolo Olmi, si inserisce in un tour di concerti che vedrà interessata la nostra città come tappa conclusiva allo scopo di regalarci un'occasione per accompagnare alla musica un'azione di solidarietà e di cultura.

## 4th Lugano Commodity & Shipping

### 4th Lugano Commodity & Shipping

Club Networking Dinner Wednesday 16th, January 2019 18:30 - 22:00

Hotel Splendide Royal (Riva Antonio Caccia 7, 6900 Lugano)

Program: 18:30 - 19:00 Registration 19:00 - 19:10

Welcome by Riccardo Esposito (CEO at FinLantern)

and by Angelo Scorza (CEO at Ship2Shore) 19:10 - 19:30

Presentation by Noam Herold & JL Jaumin

Digital Forensic and Cyber security in the era free movement of information  
- e-discovery

- Forensic analysis - Litigation Support - Cyber Security – KYC

Sponsors: ICSM

[Events@finlantern.com](mailto:Events@finlantern.com)

*fine*