

Notiziario della GUARDIA COSTIERA



Custodi della sicurezza
Dedicata a Natale De Grazia
la prima unità
della nuova classe

NUMERO

1 ANNO
XXI

2021

Notiziario della
GUARDIA COSTIERA

ANNO XXI | N.1 / 2021

Notiziario della GUARDIA COSTIERA



Notiziario della Guardia Costiera

Anno XXI numero 1 – 2021

Iscrizione n.246/99 al Registro della Stampa del Tribunale di Roma – Sezione per la Stampa e l'Informazione

Editore

Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Direttore responsabile

Cosimo Nicastro

Vicedirettrice

Anna Lucia Visca

Responsabile Trattamento dati privacy

Anna Lucia Visca

Redattrice capo

Marina Viola

Inviato

Giampiero Cazzato

Coordinamento editoriale

Marco Di Milla

Collaboratori e collaboratrici di redazione

Donatella Alfonso, Antonella De Biasi,
Massimiliano Gentili

Progetto grafico e ricerca iconografica

Claudia Giorgini

Segreteria di Redazione

Ufficio comunicazione del Comando generale

Viale dall'Arte 16 – 00144 Roma

Telefoni (+39) 06 59084187 – 0659084129

Foto

Archivio fotografico del Comando generale

Stampa

Istituto Poligrafico della Zecca dello Stato SpA

Via Salaria 691 - 00138 Roma

Finito di stampare nel mese di aprile 2021





INDICE

INTRODUZIONE	PAG. 7
<i>COSIMO NICASTRO</i>	
PRONTI A UN NUOVO INIZIO. AL SERVIZIO DEI LETTORI	
EDITORIALE	PAG. 13
<i>GIOVANNI PETTORINO</i>	
LA NOSTRA MISSION. CUSTODI DELLA SICUREZZA	
SICUREZZA AMBIENTALE E DELLA NAVIGAZIONE	PAG. 19
QUEL SOLE CRUDELE DI APRILE. IL GIORNO DELLA LONDON VALOUR	
<i>DI DONATELLA ALFONSO</i>	
MARE, TERRA, CIELO. IL FRONT OFFICE OPERATIVO DEL CORPO	PAG. 22
IL PUNTO CON L'ECOLOGO MARINO EZIO AMATO	PAG. 27
DEI RELITTI E DELL'AMBIENTE. MAI PIÙ OCEAN DUMPING	
<i>DI MARINA VIOLA</i>	
IL LIBRO. CRONACA DI UNA TRAGEDIA. I FATTI E I PROTAGONISTI	PAG. 32
MAURA PISCONTI, DIRETTORE DEI LABORATORI AMBIENTALI	PAG. 37
INQUINAMENTO MARINO. LA PRIMA FONTE È DA TERRA	
IL VARO DI NAVE DE GRAZIA. BATTESIMO IN NOME DI UN EROE	PAG. 41
<i>DI MARCO DI MILLA</i>	
LA VERITÀ A COSTO DELLA VITA. RITRATTO DI UN UOMO PERBENE	PAG. 49
<i>DI GIAMPIERO CAZZATO</i>	
SICUREZZA ALIMENTARE	PAG. 57
UNA FILIERA ITTICA CONTROLLATA.	
FRONTIERE TRACCIABILI 2020	
I CARDINI: TUTELA DEL CONSUMATORE E CONSERVAZIONE DELLE RISORSE ITTICHE	PAG. 60
INTERVISTA CON AGOSTINO MACRÌ DELLA UNC	PAG. 63
ITALIANI ANCORA POCO CONSAPEVOLI.	
PESCE SICURO SE CONSERVATO BENE	
<i>DI ANTONELLA DE BIASI</i>	
SICUREZZA IN MARE	PAG. 69
A UN PASSO DALL'ESTATE. ANDAR PER MARE IERI E OGGI	
<i>DI MARINA VIOLA</i>	
VACANZE IN SICUREZZA "MARE SICURO" CON IL NUE 112	PAG. 72
INTERVISTA CON PATRIZIO ROVERSI	PAG. 75
"SONO UN VELISTA PER CASO". GIRO DEL MONDO CON ADRIATICA	
<i>DI MARINA VIOLA</i>	
STUDI	PAG. 81
ISTAT: FORMAZIONE DEL CORPO E SERVIZI PER LA COLLETTIVITÀ	
L'EVOLUZIONE NELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DELLA GUARDIA COSTIERA	PAG. 82





INTRODUZIONE

COSIMO NICASTRO*

Pronti a un nuovo inizio Al servizio dei lettori



E senti allora/, se pure ti ripetono che puoi/ fermarti a mezza via o in alto mare/, che non c'è sosta per noi/, ma strada, ancora strada/, e che il cammino è sempre da ricominciare.



Quello che avete appena letto è il brano di “A galla”, poesia giovanile di Eugenio Montale. È stata scritta nel 1919, eppure sembra che parli di noi, di questo tempo sospeso in cui siamo costretti a vivere a causa della pandemia. Parla delle ansie e inquietudini che ci assalgono ma anche della necessità di rimettersi in moto, di proseguire il viaggio. Per ricominciare. Riprendere in mano il futuro del nostro Paese. Mettere ognuno, per quel che gli compete e che può, il suo tassello.

La Guardia Costiera lo sa bene che c'è tanta strada da percorrere. Lo fa ogni giorno, vigilando



Capitano di vascello Cosimo Nicastro



sugli oltre ottomila chilometri di coste, garantendo la vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, controllando le attività di pesca e commercializzazione dei prodotti ittici e tutelando l'ecosistema marino. Se solo si considera che i servizi prestati dalle Capitanerie di porto nel 2017 a favore della collettività sono stati, secondo i dati Istat, 1.654.238 ci si rende conto della vastità del nostro campo d'azione. Un compito impegnativo a cui siamo preparati.

Il Covid-19 non ci ha fermati. E dalle pagine del *Notiziario* che avete tra le mani abbiamo continuato a raccontare l'impegno quotidiano per la sicurezza. L'ammiraglio Giovanni Pettorino, nel suo editoriale, disegna bene il momento che stiamo vivendo, in cui le speranze si accompagnano ancora a timori e preoccupazioni, e rende il giusto riconoscimento agli uomini e alle donne del Corpo, che sono «sempre stati al "loro posto" per offrire il proprio contributo ai cittadini, al cluster marittimo e portuale e alle comunità locali. Al "loro posto" ogni giorno, si trattasse di tutelare l'habitat marino, di salvare naufraghi in difficoltà o di facilitare il ritorno in Italia delle navi da crociera bloccate in giro per il mondo».

Sta nel nostro dna garantire la sicurezza. E la sfida che ci attende sul *Notiziario* è saperla raccontare. Raccontarla non solo

all'interno del Corpo ma anche e soprattutto "fuori", a quei cittadini che per i motivi più svariati e diversi vivono il mare: dal diporista al villeggiante, dal personale dei servizi tecnico nautici con cui ogni giorno ci interfacciamo sulle banchine dei porti agli armatori, agli agenti marittimi.

Da oggi siamo pronti a un nuovo inizio. Nuovo per la veste grafica, nuovo per il corpo redazionale, motivato, affiatato ed entusiasta. Nel contesto emergenziale determinato dalla pandemia, ci siamo resi conto di quanto siano importanti una informazione e una comunicazione corrette, efficienti e autorevoli, capaci tanto di dare notizie quanto di indirizzare comportamenti collettivi.

Nel suo piccolo, il *Notiziario*, strumento istituzionale di comunicazione del Comando generale delle Capitanerie di porto, si pone l'obiettivo di essere considerato da lettori, rappresentanti del cluster marittimo e stakeholder, una fonte autorevole per tutte le attività legate al "bene" mare.

Il mondo dell'informazione corre veloce, sovrastato spesso da un rumore di fondo che rende difficile cogliere il contesto; bombardati come siamo dalle migliaia e migliaia di notizie che ogni giorno "sfora" la Rete, rischiamo la bulimia informativa. Questo quadrimestrale rivendica la ragione per cui è nato: l'approfondimento, l'analisi, la ricerca storica e tecnico-scientifica. Vogliamo capire quel



che accade, provare ad andare alla radice dei problemi, se possibile indicare soluzioni.

In questo numero, esordio della "nuova avventura" del *Notiziario*, abbiamo ritenuto di parlare della sicurezza, la caratteristica che ci contraddistingue. Per farlo siamo partiti da lontano perché le nostre radici ci dicono non solo ciò che siamo ma anche dove vogliamo andare. Sfogliando il *Notiziario* troverete sia gli articoli sulla figura e il lascito di Natale De Grazia - uno dei primi

investigatori della Guardia Costiera, la cui memoria a distanza di più di 25 anni è ancora viva in ognuno di noi - sia sul naufragio della *London Valour*, nell'aprile del 1970, uno dei più importanti soccorsi in mare che si ricordino. La nave mercantile britannica, che era ancorata di fronte alla diga foranea del porto di Genova, a causa di una libeccciata violentissima andò a sbattere sugli scogli e in poche ore affondò. In quei momenti terribili l'allora tenente di vascello Giuseppe Tel-





mon, comandante della motovedetta CP 233, usciva in soccorso della London Valour per tentare il recupero dei naufraghi. 26 uomini si salvarono grazie al suo intervento.

Telmon e De Grazia: il primo rappresenta il coraggio e la generosità, il secondo l'acume investigativo in campo ambientale, la coerenza e il rigore. Sono i nostri "eroi", le nostre "bussole". Ci indicano la direzione di marcia.

Sicurezza vuole dire anche essere al servizio dei cittadini.

È per loro che svolgiamo la nostra attività. Ed è a loro che, da queste pagine, ci rivolgiamo, chiedendo

supporto, spunti e stimoli. Come quello che ci offre su questo numero il professor Agostino Macrì, dell'Unione nazionale consumatori.

Tutelare i consumatori e l'ambiente vuole dire combattere l'illegalità. E la Guardia Costiera, come ci ha insegnato De Grazia, lo fa non solo pattugliando le coste, ma anche a terra, alla ricerca degli scarichi illeciti. Ce ne parla il tenente di vascello Maura Pisconti, biologa marina e Direttore dei Laboratori ambientali, spiegandoci che la fonte principale di inquinamento marino non proviene più dal mare bensì è principal-





mente di natura antropica.

La campagna vaccinale sta procedendo ed è auspicabile che con l'arrivo della stagione estiva l'emergenza sanitaria rientri. Avremo più libertà negli spostamenti e molti italiani anche quest'estate si riverseranno sulle nostre spiagge.

La Guardia Costiera è pronta e anche dalle pagine del *Notiziario* ci prepariamo a seguire "Mare Sicuro", la campagna per la sicurezza del diporto e della navigazione che nel 2020 ha compiuto trent'anni (su questo numero, intanto, a dare consigli ai diportisti è lo scrittore e conduttore televi-

sivo Patrizio Roversi).

Nel *Notiziario* i cittadini avranno uno strumento per capire, orientarsi, conoscere e vivere il mare in sicurezza.

Questo è l'impegno, questa la promessa.

E ci auguriamo che questi nostri sforzi siano ripagati dal vostro apprezzamento.

Abbiamo la presunzione di ritenere che questa stima nei confronti della Guardia Costiera sia forte e che la Fiducia nei nostri confronti sia ben riposta.

Non mi resta che augurarvi buon vento. 

*Direttore Responsabile





La nostra mission Custodi della sicurezza

Il termine è entrato nel lessico corrente da pochi anni ma la resilienza, ovvero la capacità di una società, così come di un individuo, non solo di resistere ma di reagire positivamente a una condizione negativa e traumatica, trasformando così la crisi in un elemento di crescita, accompagna l'uomo sin dalle origini. Appartiene alla natura umana. E la storia, passata e recente, è lì a dimostrarcelo. Nella stagione della pandemia - l'anno terribile che abbiamo alle spalle e quello, pieno di incognite e speranze, davanti a noi - il sistema marittimo e portuale ha retto l'urto. È stato resiliente.

Non era la prima volta. Era già successo. Alla fine della Seconda guerra mondiale avevamo una flotta interamente distrutta. Oltre il 90 per cento del naviglio era fuori gioco: dei 4 milioni di tonnellate di prima della guerra ne erano rimasti poco più di 200mila. Per non parlare dei porti più importanti della penisola, massicciamente bombardati duran-

te il conflitto. Chi fosse approdato a Genova, ad Ancona, a Bari o a Napoli nel 1945 si sarebbe trovato davanti agli occhi cumuli di macerie. Lì dove prima brulicavano i commerci e le relazioni umane si apriva uno spettacolo desolante. Ebbene, nel giro di



Ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino



pochi lustri i porti italiani furono ricostruiti e la nostra flotta negli anni 60 era tornata a essere una delle più importanti del mondo.

Dico questo per sottolineare che la capacità di resilienza che la portualità e il sistema marittimo seppero dimostrare allora, dobbiamo ritrovarli oggi, qui e ora, per rimettere in campo nuove energie e nuove progettualità per la ripartenza del Paese.

Il 2020 è stato un anno particolare. Il Covid-19 ha portato lutti terribili e limitato le nostre libertà, condizionando ogni aspetto del vivere sociale. Eppure le capitanerie non sono mai andate in *lockdown*. Sulle banchine e sul mare il lavoro è proseguito. Il settore marittimo e portuale, come altri ovviamente, ha avuto la necessità di continuare a

muoversi, di essere attivo. D'altronde nei nostri porti entra il 60/70 per cento delle merci che importiamo e dai nostri scali parte il 50 per cento del nostro export.

Se avessimo interrotto i collegamenti, il Paese presto si sarebbe fermato. Le nostre macchine non avrebbero avuto carburante, gli scaffali dei supermercati sarebbero rimasti vuoti. Se l'Italia non ha risentito alcuna carenza nei settori vitali, è anche grazie al fatto che il sistema mare ha continuato a operare (ed è un sistema che - mi piace sottolinearlo - partecipa a circa il 3 per cento del Pil nazionale. Percentuale che sale e di molto se consideriamo che una buona fetta del 14 per cento di Pil dato dal turismo è riconducibile proprio al mare).



Questo ha significato per il Corpo delle Capitanerie di porto un impegno su tanti fronti. E voglio ringraziare ancora gli uomini e le donne del Corpo per essere sempre stati al “loro posto” per offrire il proprio contributo ai cittadini, al cluster marittimo e portuale e alle comunità locali. Al “loro posto” ogni giorno, si trattasse di tutelare l’habitat marino, di salvare naufraghi in difficoltà o di facilitare il ritorno in Italia delle navi da crociera bloccate in giro per il mondo.

Nell’ambito dei porti abbiamo continuato a garantire l’arrivo e la partenza delle navi nonché il funzionamento dei servizi tecnico nautici,

che sono quelli che accompagnano le navi nell’ingresso e nell’uscita dai porti. Sono stati assicurati tutti quei servizi essenziali necessari a far muovere le navi, e cioè l’imbarco e lo sbarco dei marittimi e la certificazione delle navi, che dovevano in ogni caso continuare a navigare secondo le norme nazionali e internazionali. Con il supporto del competente ministero dei Trasporti (oggi MIMS) sono state semplificate alcune disposizioni di legge la cui puntuale applicazione in tempo di pandemia sarebbe risultata problematica, penso all’imbarco all’estero dei comandanti e al ricambio degli equipaggi.





La nostra attività tecnico operativa e amministrativa ha continuato dunque a svolgersi anche nell'emergenza, adeguandosi alle nuove esigenze. Come in tutta normalità abbiamo continuato a curare il presidio che assicuriamo a tutela della salvaguardia della vita in mare. E quando nell'estate dello scorso anno, anche in conseguenza del fatto che non potevano andare all'estero, gli italiani si sono riversati sulle spiagge del Paese, abbiamo assicurato la regolare fruizione del mare. A fronte di un aumento significativo delle presenze sulle spiagge – ma da sottolineare è pure il boom registratosi nei noleggi di unità navali da diporto – c'è stata una riduzione netta degli incidenti e dei morti in mare.

E oggi? O meglio, domani? Come sarà il mondo dopo la pandemia? Rispondere è difficile. Una cosa è però certa: la società del futuro prossimo sarà diversa da quella che avevamo prima della pandemia e quindi essendo il nostro Corpo al servizio della società e di tutti gli usi civili del mare dovremmo essere capaci di interpretare in maniera flessibile il cambiamento dei tempi, valorizzare lo smart working, spingerci ancora più avanti sulla strada della digitalizzazione.

Il Corpo delle Capitanerie di porto è in qualche misura "lo sportello del mare". Uno sportello aperto, sensibile e al passo coi tempi. Capace di dare indicazioni comportamentali ma anche di ascoltare gli utenti. Perché il mare, i suoi prodotti, il suo ecosistema, la sua libera fruizione sono un bene comune, un patrimonio del-

la collettività.

Tra i bisogni da tutelare, come ci insegna lo psicologo americano Abraham Maslow, che nella seconda metà del Novecento ha elaborato una teoria gerarchica dei bisogni, c'è quello di sicurezza. Subito dopo quelli fisiologici, i primi a dover essere soddisfatti perché riguardano il sostentamento e la riproduzione degli individui, Maslow mette appunto i bisogni che riguardano la sfera sociale e perciò sicurezza, protezione, salute. È interessante sottolineare che per lo studioso americano i bisogni devono essere soddisfatti in modo progressivo: solo dopo aver garantito quelli elementari gli individui passano ai livelli superiori e più complessi. In sostanza, in mancanza di sicurezza non si realizzano la crescita e lo sviluppo armonioso delle società umane.

La sicurezza in mare e del mare è il nostro *core business*. La nostra stella polare, che ci guida nel cammino. È chiaro che la sicurezza in mare si declina in tante maniere, non è solo ordine pubblico (questo aspetto è affidato dalla legge alla Guardia di Finanza) ma è sicurezza del trasporto marittimo e della navigazione, che noi garantiamo tutti i giorni certificando le navi che solcano i nostri mari; è salvaguardia della vita umana in mare; è sicurezza ambientale e tutela del nostro mare, un ecosistema delicatissimo da consegnare intatto alle future generazioni e di enorme valore anche dal punto di vista economico se solo si pensa che il *mare nostrum*, come ha ricordato un recente Report WWF, genera un va-



lore economico di 450 miliardi di dollari. Bisogna avere la consapevolezza che inquinare il mare è come tagliare tutti gli alberi del mondo.

Sicurezza è anche sicurezza alimentare e controllo puntuale della filiera ittica in tutti i suoi passaggi. Dal momento in cui il pescatore esce in mare controlliamo che peschi in modo sostenibile, cioè nei luoghi, con gli attrezzi e nei tempi consentiti. E seguiamo il prodotto fino ai banchi del mercato. Una garanzia per i cittadini che hanno il diritto di sapere da dove viene il pesce che mettono in tavola.

Come si vede, un ventaglio amplissimo di competenze di cui si fanno carico i 10600 uomini e donne della Guardia Costiera lungo 8000 chilometri di coste e 500mila km quadrati di mare, un quinto del Mediterraneo. Voglio ricordare un episodio vissuto in prima persona quando ero comandante del porto di La Spezia perché si tratta di una operazione che riassume in sé tutte le attività legate alla sicurezza che la Guardia Costiera compie ogni giorno in mare.

Il 3 dicembre 2005 a causa di un fortunale violentissimo, una motonave battente bandiera georgiana, la Margaret, che stava tentando di dare fondo all'ancora è andata a sbattere contro la diga foranea del porto di Spezia ed è affondata. A bordo c'erano 13 persone di equipaggio. La prima cosa che, come Capitaneria, abbiamo fatto è stato mettere in salvo quelle persone, sia con i nostri mezzi navali, sia con i nostri elicotteri. Subito dopo le operazioni di salvataggio ci siamo posti il problema di garantire l'ordinato

e sicuro sviluppo dei traffici portuali, che infatti non si sono mai interrotti. Poi è stata presa di petto l'emergenza ambientale. Il sinistro era avvenuto in un'area di elevatissimo pregio turistico e ambientale, in mezzo al Golfo dei poeti, tra Lerici e Porto Venere, vicino al parco marino delle Cinque Terre. Rischiamo un disastro ambientale immane. La nave era affondata con 90 tonnellate di carburante a bordo. La cosa da fare subito era aggredire il carburante che fuoriusciva dalla nave, con i nostri mezzi e con quelli messi a disposizione dal ministero dell'Ambiente (Oggi MiTE). A bordo, nelle casse della nave erano ancora rimasti 35mila litri di carburante che si è provveduto ad estrarre. Ricordo che fu una grande soddisfazione verificare che nessuna goccia di carburante era arrivata a riva. E non è finita lì. Perché la nave era affondata vicino a un impianto di mitilicoltura. Immediatamente abbiamo interdetto l'attività produttiva e per lungo tempo è stato fatto un monitoraggio di tutti gli impianti della zona.

Quel 3 dicembre con il loro lavoro e la loro dedizione gli uomini e le donne della Capitaneria hanno garantito la sicurezza della vita umana, la sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, la sicurezza dell'ambiente e la sicurezza della filiera ittica.

Hanno assicurato, in definitiva, quel bisogno di sicurezza della collettività che un grave sinistro marittimo sembra aver compromesso. 

*Ammiraglio ispettore capo, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera



Una scialuppa della London Valour trainata
al molo Giano dalla motobarca
degli ormeggiatori di Genova.
Fonte: Angopi



Quel sole crudele di aprile Il giorno della London Valour

di Donatella Alfonso

Luce. Nessuno, a Genova, ha mai potuto dimenticare la luce di quella giornata d'aprile. Perché se si pensa a una tempesta si immagina un cielo cupo e carico di pioggia: e invece no, quel 9 aprile 1970 era iniziato con una bellissima giornata di primavera. Ventosa, certo, ma quando mai a Genova non c'è vento? Ricordava Piero Ottone, giorna-

lista illustre quanto grande velista, che di vento ne capiva, allora direttore del Secolo XIX: "Partii per Milano la mattina: il tempo era delizioso. Al pomeriggio, rientrando, trovai la città in subbuglio. Andai sulla rotonda di via Corsica per vedere cosa stava accadendo. Poi corsi al giornale per dare la notizia e nei giorni successivi tentammo di capire se ci fossero stati



Fonte: La foce a Genova by Sidvics - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=12313258>



dei ritardi nel comunicare l'avviso di tempesta al comandante della London Valour. L'indagine non evidenziò alcuna responsabilità".

Ma nel corso della mattinata le

A MIGLIAIA
ERANO CORSI
INCREDULI
A VEDERE
QUELLA
SCENA
INCREDIBILE

raffiche di libeccio erano cresciute, raddoppiate, e poco dopo mezzogiorno, anche chi ascoltava di strattamente alla radio il

Gazzettino della Liguria, preceduto come sempre dalle note di un capriccio di Paganini, scopri improvvisamente che davanti alla

Foce, il quartiere che circonda lo sbocco al mare del torrente Bisagno, un mercantile stava combattendo contro una mareggiata mai vista: il libeccio era cresciuto fino a 45 nodi. Non c'erano, allora, né le televisioni locali né cellulari o internet; ma a migliaia, richiamati dai primi che si erano fermati percorrendo in auto le strade davanti al mare, corso Aurelio Saffi, viale Brigate Partigiane, corso Marconi, erano corsi, increduli, a vedere quella scena incredibile: una nave che combatte per non finire inghiottita dalle onde, a poche centinaia di metri da loro, arrampicati sui muretti soprastanti il quartiere espositivo della Fiera del Mare



L'Ab47G dei Vigili del Fuoco durante il soccorso della London Valour

Collezione Famiglia Rinaldi



dove si va ad ammirare le barche del Salone Nautico, aggrappati alle ringhiere della passeggiata a mare di corso Italia. Una città che vive sul mare ammutolita dalla furia del mare stesso. Il fiato in gola, le lacrime dell'ansia da ricacciare indietro.

La luce, riflessa dal mare e dagli spruzzi di spuma, era diventata ancora più forte, faceva male agli occhi. Una selva di macchine fotografiche, dei giornalisti e di chi stava a guardare, e poi le telecamere della televisione, a riprendere quel mare e quella lotta. E ancora: il rumore, quello delle onde, certo, quello della motovedetta della Capitaneria, agli ordini del comandante Giuseppe Telmon, che cercava di raggiungere la nave, la cui ancora era stata già strappata via e il primo impatto con la scogliera frangiflutti aveva creato danni irreparabili. In alto, quasi un ronzio, quello continuo della Libellula, il piccolo elicottero dei Vigili del Fuoco che andava avanti e indietro a buttare salvagenti a chi poteva afferrarli.

Intanto era uscito il Corriere Mercantile, allora storico quotidiano del pomeriggio, con una edizione straordinaria: da quelle pagine e da quelle immagini messe insieme al volo, i genovesi apprendevano che ai comandi della Libellula c'era il capitano Rinaldo Enrico, comandante del nucleo elicotteristi. Alla fine di quel 1970, fu lui a essere votato come personaggio dell'anno dal quotidiano genovese

Il Secolo XIX: prese il 74,3% dei voti ma a lui non piaceva essere definito eroe. «Invece non mi do pace. Se avessi avuto un elicottero più potente avrei potuto salvarli tutti», disse quando gli venne

LA MOTOVEDETTA
DELLA CAPITANERIA
AGLI ORDINI
DEL COMANDANTE
GIUSEPPE TELMON
CERCAVA DI RAG-
GIUNGERE LA NAVE

riferita la notizia. Se ne sarebbe andato tragicamente, alla guida di un altro e più potente elicottero e con i gradi di maggiore: «Nel mio lavoro ci vuole responsabilità ma in certe occasioni non si può stare lì a fare i conti con se stessi e con le cose; bisogna agire senza riserve» aveva spiegato ai giornalisti; l'8 maggio 1973 precipitò in mare al largo di Arenzano, forse a causa di un'inusuale nebbia sulla costa ligure, al rientro da un volo di addestramento.

Il rumore delle onde, dicevamo. Quello che chiude "Parlando del naufragio della London Valour", la canzone che Fabrizio De André scrisse nel 1979 insieme a Massimo Bubola per l'album Rimini.

*E la radio di bordo
è una sfera di cristallo
Dice che il vento si farà lupo
il mare si farà sciacallo*

Non è un lavoro da poeti andare a cercare le responsabilità; a lui resta la suggestione di quello che accadde, rileggendolo con non poche critiche verso quei tanti che invece assistettero alla tragedia.



MARE, TERRA, CIELO

IL FRONT OFFICE OPERATIVO DEL CORPO

Nei 50 anni trascorsi dall'impresa che vide l'eroica CP233 sfidare la burrasca nelle acque della Liguria, il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera ha saputo strutturarsi con mezzi e tecnologie sempre più performanti e all'altezza dei numerosi compiti affidatigli; mezzi che, per caratteristiche di progettazione e realizzazione, sono in grado di rispondere alle mutate esigenze di un settore particolare e strategico, quello marittimo, sempre più composito e sempre più orientato dagli sviluppi dei traffici. Innovazione, affidabilità, sicurezza, sono solo alcuni dei coefficienti che oggi riassumono e contraddistinguono le attività della componente aerea, navale e terrestre della Guardia Costiera italiana.

MEZZI NAVALI



Componente d'altura

Navi impiegate in molteplici compiti, come ricerca e soccorso, antinquinamento, vigilanza pesca, controllo traffico marittimo e polizia marittima.

Componente ricerca e soccorso in mare (SAR)

Unità capillarmente distribuite per garantire la copertura SAR su tutto il territorio nazionale. Impiegate per la salvaguardia della vita in mare, sono in grado di operare in condizioni meteorologiche particolarmente avverse. Alcune di esse sono equipaggiate e impiegate per il soccorso aereo.

Componente vigilanza e pesca

Navi impiegate per la tutela del patrimonio faunistico del mare; contrasto alla pesca illegale e vigilanza sulla filiera ittica.

Componente costiera

Unità impiegate prevalentemente in attività di vigilanza e pattugliamento delle coste.



Componente logistica/ausiliaria

Mezzi nautici prevalentemente utilizzati nell'ambito di acque portuali e lagunari; alcuni sono impiegati per il trasporto di traumatizzati/ammalati nel Golfo di Napoli (idroambulanze).

Componente litoranea

Si tratta di battelli impiegati principalmente per il pattugliamento delle spiagge, la sicurezza dei bagnanti e la sorveglianza delle aree marine di particolare pregio ambientale.

MEZZI TERRESTRI



Impiegati per specifici servizi tecnico-istituzionali; tra questi rientrano anche i mezzi destinati a funzioni specialistiche, come i veicoli adibiti a stazioni radar mobili e quelli adibiti a Laboratori ambientali mobili (LAM) in uso ai biologi del Corpo per l'attività di monitoraggio e campionamento delle acque.

MEZZI AEREI

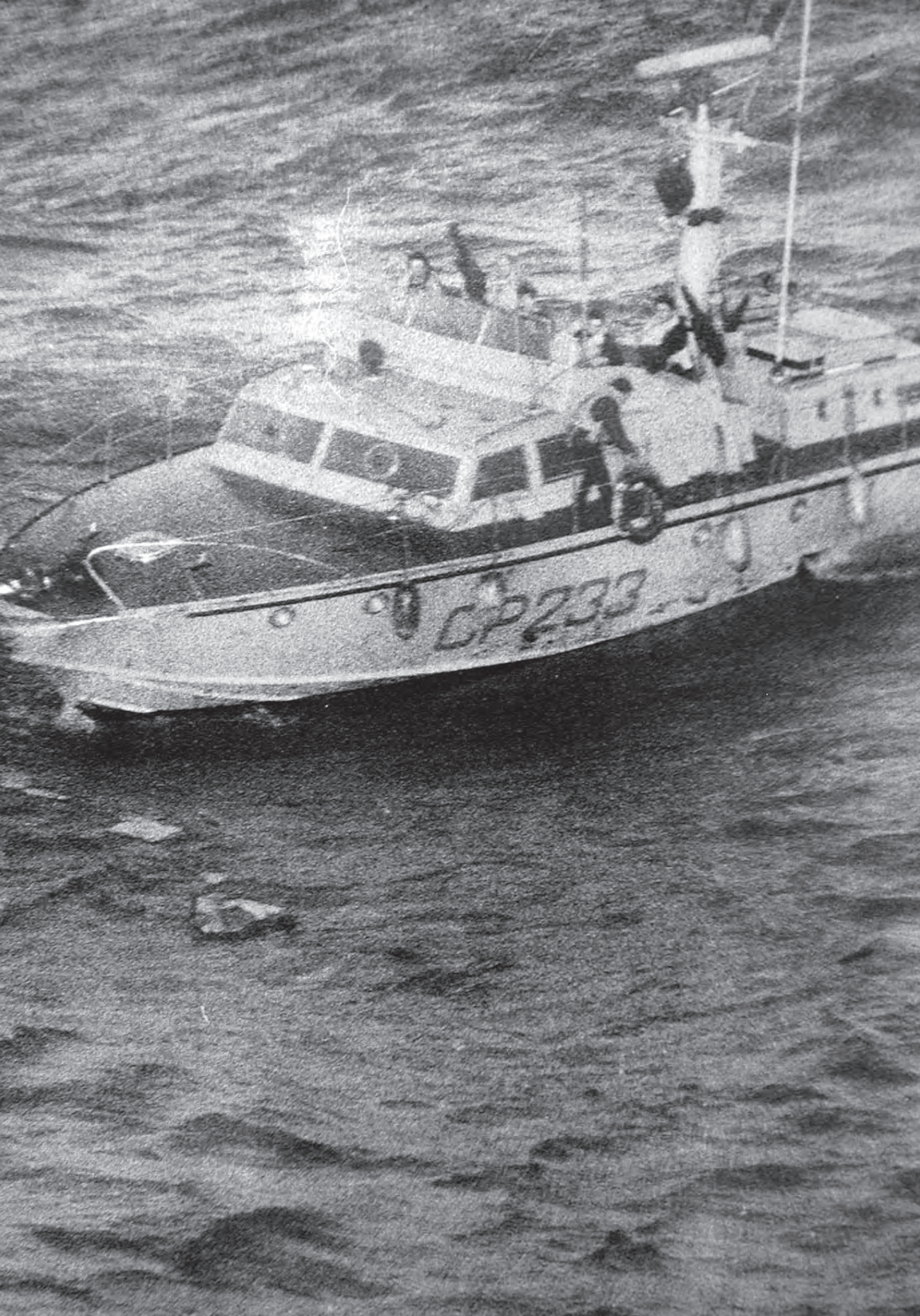


Ala fissa

Impiegati principalmente in attività di pattugliamento marittimo a largo raggio; monitoraggio delle acque, vigilanza antinquinamento e sorveglianza dei flussi migratori. Caratterizzati da un apparato di analisi spettrografica multibanda per poter acquisire immagini digitali della superficie marina.

Ala rotante

Impiegati principalmente per la ricerca e soccorso, nonché per il monitoraggio del traffico mercantile, della pesca e delle acque marine e per attività nell'ambito di protezione civile.





I marinai della motovedetta CP233 in porto

Diceva, De André, nel libro “Anche le parole sono nomadi”: “Il naufragio della London Valour non l’ho fortunatamente vissuto davanti agli occhi perché non sono né sadico né masochista per approfittare del fatto che questo dramma è successo a duecento metri da casa mia, in corso Italia a Genova, ho proprio evitato di andarlo a vedere perché quando c’è

una tragedia e io non so che cosa fare per ovviarla, insomma preferisco non vederla (...). Invece tanta gente l’ha preso proprio come uno spettacolo ed è di questa gente che io parlo”.

Forse l’unica cosa che i genovesi potevano fare, quel pomeriggio, era riunirsi lì, non per assistere sadicamente o masochisticamente a una tragedia ma per dare la loro



stessa forza in aiuto a chi cercava di salvare l'equipaggio e a chi, sulla nave ormai spezzata in due, cercava di resistere.

La tragedia della London Valour si esaurisce in poche ore, lasciando

LA TRAGEDIA
SI ESAURISCE
IN POCHE ORE
CON VENTI
VITTIME
E UNA SCIA
DI POLEMICHE

dietro di sé
venti vittime
e una scia infinita di polemiche. Ma è la prima che tutta Genova vive collettivamente: purtroppo pochi mesi dopo, il

6 e il 7 ottobre, la città dovrà confrontarsi con la grande alluvione - 43 vittime - anche quella vissuta con il desiderio di stare vicini, di dare una mano come avrebbero fatto le migliaia di ragazzi che con una pala, un secchio, le mani, fecero la loro parte per aiutare la città a risollevarsi.

Sarebbe successo tante altre volte, fino allo sconvolgente abbattimento della Torre piloti, con nove vittime, la sera del 7 maggio 2013, e ancora il crollo del Ponte Morandi, il 14 agosto 2018, ancora una volta 43 morti e la città amputata di uno dei suoi simboli.

Ma tutto questo dolore, che è stato quello di una città intera davanti alla London Valour che agonizzava, nessuno avrebbe potuto e voluto prevederlo. Molti anni dopo così avrebbe ricordato quelle ore il tenente di vascello Telmon, allora trentacinquenne

comandante della CP 233 della Capitaneria di porto di Genova: «I miei nipotini spesso mi domandano: "Dai, raccontaci di quella volta a Genova" ma io preferisco tacere, è un ricordo che preferirei dimenticare. Ero di guardia all'ufficio armamento e spedizioni quel pomeriggio. Dalla radio sentii il mayday. Presi la barca e uscimmo. Avevamo tutti paura. Ricordo quelle facce disperate, sporche di nafta, quegli occhi che t'imploravano e tu che tentavi di salvarli ma qualcuno ti scivolava via e finiva per sfracellarsi contro gli scogli della diga. Sono quelle le immagini che non ho più dimenticato. Negli anni successivi mi hanno mandato in Accademia; ai giovani ufficiali ho insegnato come andar per mare ma senza mai parlare di quel pomeriggio. Ho sempre tentato di dimenticare ma quelle facce non le ho più cancellate dalla mente». Nessuno ha mai più cancellato dalla mente "il giorno della London Valour". Chi allora era bambino o adolescente, se non lo vide con i propri occhi comunque ne sentì parlare per anni, nelle conversazioni di casa. Perché Genova è così, è il suo mare. E pensare che si possa morire schiantandosi alla testata della Diga foranea, quando la guardi in una giornata di calma, con i pescatori che da lì affacciano sul mare aperto con la canna da pesca in mano, no, non è credibile. Tanto più se si pensa a quel sole crudele di una giornata di primavera. 



IL PUNTO CON L'ECOLOGO MARINO EZIO AMATO

DI MARINA VIOLA

Dei relitti e dell'ambiente Mai più Ocean Dumping

Dopo i fatti del 9 aprile 1970, il relitto della London Valour rimase per oltre un anno là dove la forza della burrasca aveva messo drammaticamente fine alla sua lotta. Mentre si compivano le indagini di rito per accertare le responsabilità del disastro, per i genovesi quello scafo semisommerso era diventato un elemento familiare del paesaggio, memoria di quanto accaduto, se mai fosse stato pos-

sibile dimenticarlo.

Racconta Maurizio Piccirilli nel suo libro "Il giorno del diavolo. Il naufragio della London Valour", pubblicato dalla casa editrice Edizioni All Around: *"Durante i lunghi mesi che seguirono il naufragio, parte del carico fu recuperato e anche alcune strutture della nave furono demolite. All'epoca però non c'erano cantieri navali in grado di gestire una rottamazione di quelle dimensioni. Tra l'altro il relitto insisteva*



Recupero del relitto della London Valour



su un braccio di mare che secondo i programmi di ampliamento del porto di Genova era interessato dal prolungamento della diga foranea. Mentre in Italia e in Gran Bretagna

IL RELITTO GIACE
A CIRCA 90
MIGLIA NAUTICHE
DAL PORTO
DI GENOVA
E A 2700 METRI
DI PROFONDITÀ

proseguivano le inchieste sul naufragio, fu assegnato a una ditta olandese l'incarico di eliminare il problema.

La Smit Tak International Bergingsbedrijf, era una specialista a livello mondiale in operazioni di recuperi navali, vantava, infatti, un sistema per quegli anni molto innovativo e originale

per rendere galleggianti i resti della London Valour con l'immissione di milioni di palline di polistirolo nelle sue stive. Il processo messo a punto dalla Smit Tak non riuscì a riportare la bulk carrier interamente a galla ma garantì una discreta galleggibilità che avrebbe assicurato la possibilità di rimorchiarla in mare aperto e quindi l'affondamento, dopo averla fatta esplodere, nella Fossa delle Baleari, a est di Minorca, su un fondale di circa 3.500 metri. Quel tratto di mare così profondo era stato scelto dalle Autorità come destinazione finale della London Valour così da non arrecare pericoli alla navigazione e alle attività di pesca".

Le cose non andarono però come



Il naufragio della London Valour



immaginato. La Fossa delle Baleari era molto distante e il relitto non riuscì ad arrivarci. Durante le operazioni di traino, il 12 ottobre del 1971, un improvviso cambiamento nelle condizioni meteorologiche fece colare a picco a circa un terzo del tragitto. La London Valour giace ora sul fondo del mare, a circa 90 miglia nautiche dal porto di Genova e a una profondità di circa 2700 metri. Non era quello il posto che le era stato destinato. Ma le cose vanno spesso come stabilisce la natura, anche a dispetto del volere degli uomini. Con il supporto scientifico di Ezio Amato, responsabile Area emergenze ambientali in mare dell'ISPRA ed esperto internazionale, vogliamo saperne di più sui relitti di navi e il loro rapporto con l'ambiente. A cominciare dal perché si decise di affondare ciò che rimaneva della London Valour proprio nella Fossa delle Baleari.

“All'epoca – dice l'ecologo marino – era il concetto più diffuso al mondo che il vasto mare fosse in grado di rimediare a qualunque offesa noi potessimo fargli. E tanto più profondo era il mare in questione, tanto meno avrebbe nuociuto a noi esseri umani, visto che nelle profondità nemmeno andiamo a pescare. Infatti – spiega – sulle carte nautiche di ogni mare e oceano sono indicati tratti di mare, spesso molto profondi, usati per scaricarvi rifiuti quali relitti di navi e residui bellici. Tuttora, alcuni Paesi mediterra-

nei permettono queste pratiche nelle acque di pertinenza”.

Certo, per agire in maniera differente mancavano molti degli strumenti tecnici, metodologici e legali oggi

LA PROTEZIONE
INTERNAZIONALE
DEGLI AMBIENTI
MARINI
È UN CONCETTO
RELATIVAMENTE
RECENTE

disponibili. Infatti, che gli ambienti marini abbiano bisogno di una protezione internazionale è un concetto relativamente recente. Fu proprio negli anni 70 che cominciò a formarsi una maggiore sensibilità in questo senso che riuscì a prendere corpo con la nascita di convenzioni internazionali sotto l'egida dell'IMO (*International Maritime Organization*) cui spettava, allora come oggi, anche fissare cosa si poteva scaricare in mare e cosa no. Nei decenni precedenti, tra le preoccupazioni dei Paesi occidentali c'era l'arginare la dispersione in mare di sostanze radioattive provenienti dai reattori nucleari dell'Est e si iniziò con il concordare una lista di cose che non si potevano scaricare in mare. “Oggi – ricorda Amato, delegato italiano nel “Gruppo Scientifico” della Convenzione per molti anni – la “*Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972*”, nota come *London Dumping Convention*, si è evoluta



nel suo Protocol 1996 che proibisce la dispersione in mare di ogni rifiuto che non sia incluso in una "reverse list" composta da sole otto voci".

OGGI NON
SI POTREBBE
PROSPETTARE
UNA SOLUZIONE
COME QUELLA
DELLA
LONDON VALOUR

Così oggi non si potrebbe assolutamente prospettare una soluzione come quella scelta per la London Valour. Si tratta di una convenzione globale che, una volta ratificata, il Paese è obbligato a far rispettare come legge nazionale. Sul tema dei relitti, a questa si aggiunge la Convenzione di Barcellona del 1976 con i suoi Protocolli che, essendo "regionale", quindi specifica per il Mediterraneo, può regolare in maniera articolata e diversa la Convenzione globale. Come quella di Londra, ad esempio, vieta il *dumping* di relitti di navi ma lo consente, purtroppo, per le piattaforme petrolifere. Nessuna delle due Convenzioni esclude però la possibilità di posizionare un manufatto, come una nave, su un certo fondale se lo scopo è diverso dallo smaltimento, per esempio per farne una barriera artificiale. Le convenzioni autorizzano anche l'affondamento volontario di navi dismesse, su determinati fondali, quando usate come bersaglio per esercitazioni di tiro navale ma anche

per farle diventare un'attrattiva turistica per i subacquei purché, prima, siano bonificate da qualunque sostanza potenzialmente inquinante.

Molti sostengono anche che alcuni relitti, affondati *ad hoc*, possano rivelarsi importanti per il ripopolamento ittico di certe aree. Va detto che già negli anni Settanta era stata elaborata e realizzata anche dal biologo della pesca Giovanni Bombace l'idea di utilizzare dei reef in cemento su determinati fondali, scarsamente produttivi, sia per impedire lo strascico delle reti che per favorire il ripopolamento ittico di certe zone depauperate. Ezio Amato spiega così la questione: "Posizionare manufatti su un fondale costituito da sedimenti sciolti (sabbia, fango) fa sì che invertebrati che naturalmente, trasportati dalle correnti nelle loro forme larvali, non avrebbero avuto possibilità di viverci, possano colonizzare questi oggetti, accrescersi e riprodursi. Se questo fenomeno da una parte può accrescere la biodiversità di un determinato tratto di fondale, permettendo l'insediamento di ricchi popolamenti di specie anche di interesse commerciale, d'altro canto può costituire, in quel tratto di mare, un'alterazione di equilibri ecosistemici stabilizzati nel tempo. La portata e la valenza dell'alterazione di un habitat sono molto difficili da prevedere e in molti casi do-

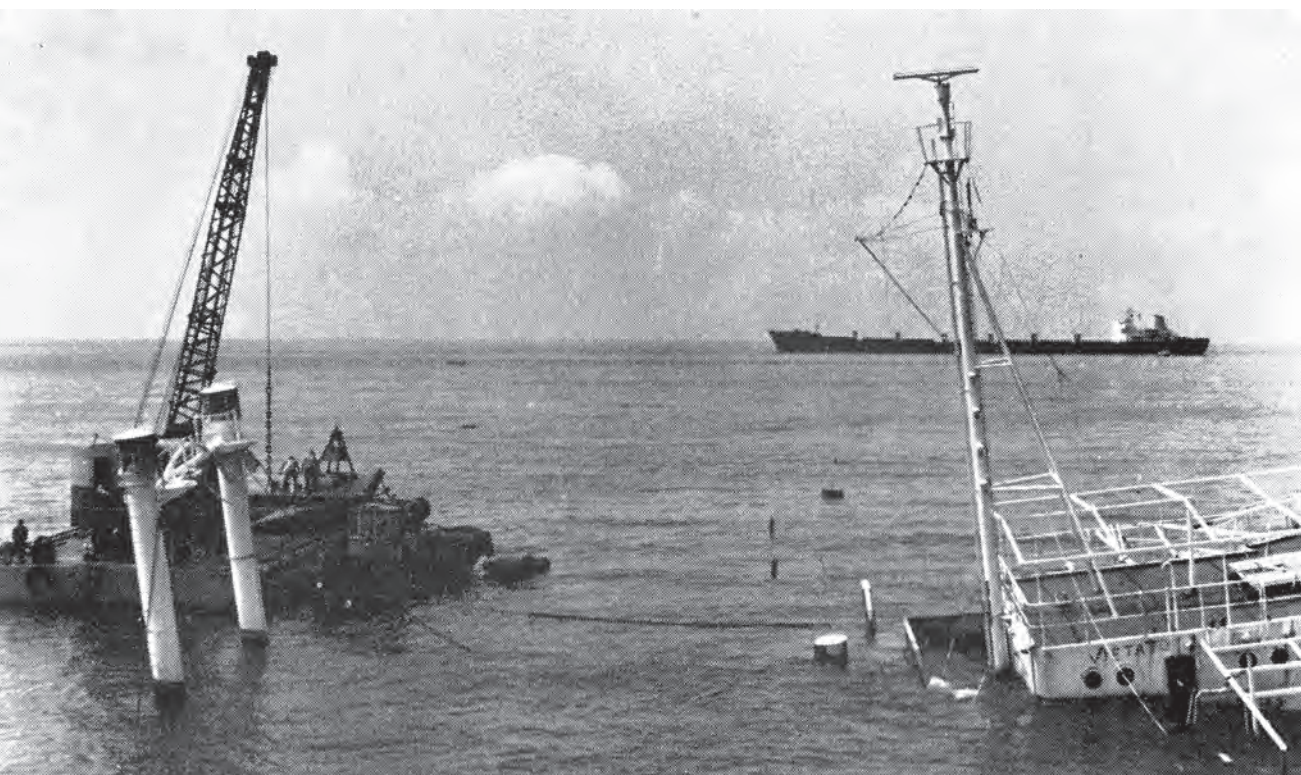


vrebbero prevalere le ragioni di un “approccio precauzionale”. Quanto poi alla constatazione che un relitto sul fondale sia uno spot ottimale per osservare o pescare esemplari di fauna ittica - dice - la scienza tuttora dibatte se questa ricchezza di fauna sia il risultato di un vero aumento della biomassa complessiva di pesci in una certa area o se sia più semplicemente, come io penso, un fenomeno di cosiddetto tigmotropismo, in breve, la tendenza di alcune specie ittiche a essere attratte da strutture solide galleggianti o emergenti dal fondale; in questo caso la barriera artificiale o il relitto non fanno che concentrare, e rendere più facilmente

disponibili alla pesca, i pesci che naturalmente vivono dispersi in uno spazio liquido molto più vasto”. Indubbiamente, nel frattempo, possono favorire lo sviluppo di un’economia, ad esempio per attrarre il turismo subacqueo, perché nel tempo il relitto si può ricoprire di gorgonie, spugne e altri invertebrati variopinti e multiformi che lo trasformano in una cospicua attrattiva.

La sua esperienza nel campo dei

TIGMOTROPISMO
È LA TENDENZA
DI SPECIE ITTICHE
A ESSERE
ATTRATTE
DA STRUTTURE
SOLIDE



Recupero del relitto della London Valour



IL LIBRO

CRONACA DI UNA TRAGEDIA

I FATTI E I PROTAGONISTI

Una mite giornata di aprile di cinquanta anni fa. Improvvisamente un forte vento di burrasca si abbatté sul porto di Genova; è quello che i marinai inglesi chiamano *Genoa Cyclone*.

Alcune navi in rada riuscirono a togliere gli ormeggi. Così non fu per la *London Valour*, nave cargo battente bandiera britannica. Era stata costruita come petroliera in Inghilterra nel 1956 e trasformata in nave portarinfuse in Italia nel 1966. Aveva due turbine a vapore che producevano un totale di 8.200 cavalli di potenza. Il cargo era stato noleggiato dall'Unione Sovietica, in quel mese di aprile del 1970, per trasportare un carico di oltre 23.000 tonnellate di cromo destinate alle industrie dell'Alta Italia.

Il libeccio soffiò cento chilometri l'ora, il mare a forza 8, per la *London Valour*, con i motori in avaria, non ci fu speranza.

Un manipolo di soccorritori affrontò il mare in burrasca a ridosso della diga foranea Galliera e riuscì a salvare parte dell'equipaggio. Trentotto sopravvissuti sulle cinquantotto persone che erano a bordo. Fu la sfida a Nettuno e a Eolo di marinai del porto, uomini della Capitaneria che sfidarono le onde gigantesche e un piccolo elicottero dei Vigili del Fuoco che pescò letteralmente alcuni naufraghi.



Quel 9 aprile 1970 la motovedetta della Capitaneria di porto, CP233, al comando del tenente di vascello Giuseppe Telmon, si infilò nelle onde alte fino a dieci metri e recuperò i marinai filippini a più riprese, senza mai indietreggiare.

Maurizio Piccirilli:

"Il giorno del diavolo.

Il naufragio della London Valour",

Edizioni All Around, aprile 2021

Prefazione del sindaco di Genova Marco Bucci



relitti di navi comincia nel 1991, con una nave chimichiera affondata in Basso Adriatico in febbraio e con una colonna di fumo nero vista dall'autostrada in aprile. "All'epoca – racconta – ero già ricercatore pubblico dell'allora ICRAP del ministero della Marina Mercantile e frequentavo il *Laboratoire Ifremer* di Tolone, il più avanzato nel Mediterraneo riguardo a certi metodi di ricerca sui fondali, mio campo di formazione e di studi, allora, in Antartide.

Proprio rientrando in auto in Italia da Tolone, vidi, in prossimità di Arenzano, una misteriosa colonna di fumo alzarsi dal mare. Al mio ritorno in sede venni letteralmente catapultato a Genova come consigliere dell'ammiraglio Antonio Alati, direttore marittimo della Liguria, comandante del porto di Genova e, dichiarata l'emergenza ambientale nazionale, responsabile della gestione delle conseguenze di quello che tuttora si annovera come causa del più ingente inquinamento da petrolio mai occorso in Mediterraneo, l'esplosione e l'incendio della superpetroliera "Haven" con 144mila tonnellate di grezzo iraniano nelle sue cisterne.

Su quel relitto mi sono immerso almeno un centinaio di volte con i tecnici incaricati di aspirare residui del carico e dei combustibili di bordo ogni qual volta questi rischiavano di affiorare. Vi ho condotto studi posizionando dei

pannelli di dimensioni standard in diversi punti del relitto che i subacquei volontari di Legambiente andavano periodicamente a fotografare per permetterci, in laboratorio, di seguire l'evoluzione dei popolamenti e ho diretto studi che hanno portato ad accertare come quei residui di idrocarburi ancora nel relitto fos-

DISASTRO HAVEN:

CAUSA DEL

PIÙ INGENTE

INQUINAMENTO

DA PETROLIO

MAI OCCORSO

IN MEDITERRANEO

sero una sorgente d'inquinamento persistente. Anche alla luce di questo, ho infine contribuito, come responsabile scientifico, ai lavori di bonifica. Secondo il programma concordato con il ministero dell'Ambiente e la Regione Liguria, alla bonifica della porzione del relitto meno profonda avrebbe dovuto fare seguito lo studio e la sperimentazione della rimozione dei residui del carico affondati massivamente a più di 200 metri di profondità. Trascorsi a Genova parecchi mesi nell'arco di tre, quattro anni, coordinando le attività di controllo e monitoraggio e lavorando per la Procura della Repubblica di Genova nel processo penale che seguì. In questa sede ho potuto dimostrare la sussistenza e gravità di un danno ambientale, documentando lo stato dei fondali sino a più di 500 metri di profondità immer-



gendomi con il batiscafo “Cyana” dell’Ifremer. Il reato cadde però in prescrizione prima della conclusione dell’iter processuale e riguardo ai fondi miliardari che

SIAMO I SOLI
AD AVER
DENUNCIATO
L’IPOTESI
DI RELITTI
AFFONDATI
A BELLA POSTA

il ministero dell’Ambiente affidò a me e all’istituto per il quale lavoravo, quanto rimaneva ancora da spendere, dopo aver

ripulito dai residui di petrolio ancora contenuti nel relitto cosiddetto “principale” della superpetroliera, fu dirottato altrove da un governo successivo.

Ormai, dopo trent’anni, della cosa non pare importare che a qualche giornalista particolarmente amante del mare e curioso mentre qualche amministratore pubblico si fa vanto di avere sui fondali davanti casa il relitto più bello da visitare al mondo”.

“I residui dell’immenso carico della “Haven” – dice ancora Amato con rammarico - rappresentano bene un “normale” caso di vittoria delle ragioni dell’economia e del consenso popolare sul buon senso e alimentano le mie preoccupazioni: ancora oggi per il mare si applica il detto “occhio non vede, cuore non duole”?

Un poco di frustrazione l’avverto nell’essermi dedicato, in seguito a queste prime esperienze, principalmente al tema delle “sorgen-

ti sommerse d’inquinamento” ma di non essere riuscito a contribuire efficacemente a una soluzione che permettesse perlomeno di minimizzare la nocività di quella che considero tra le maggiori sorgenti sommerse d’inquinamento al mondo.

“Quando - continua - il ministero dell’Ambiente mi ha designato come delegato per l’Italia in consessi internazionali in cui si discute, per esempio, di affondamento volontario di relitti, ho potuto rappresentare le nostre esperienze su relitti, ordigni e altro sommerso accidentalmente o volontariamente, come il caso italiano delle cosiddette “navi dei veleni”, per me terrificanti quanto i reattori e gli ordigni nucleari “sotto osservazione” sui fondali di mari e oceani del mondo.

Dagli anni 80, infatti, noi siamo il solo Paese ad aver denunciato in sede internazionale l’ipotesi che vi siano dei relitti affondati a bella posta, carichi di inquinanti molto persistenti come quelli radioattivi.

Sono sempre stato molto impegnato a occuparmi degli aspetti ambientali della questione che, oltre a quello criminale, sono molto rilevanti.

La tecnica utilizzata dai criminali smaltitori di rifiuti per far sì che di quelle navi, affondate a grandi profondità, dove di fatto nessuno arriva a calare reti, non se ne sappia niente almeno per i prossimi due/tre secoli, è molto sofis-



sticata ed è tale per cui solo un approccio da biologo marino, con l'ecotossicologia, può consentire di capire se quel relitto contiene veleni oppure no".

Si tratta di questioni assai delicate anche perché, come dice Amato, al mondo esistono piani di emergenza più o meno per qualunque cosa ma non esiste nulla di simile in caso di affondamento di una nave a propulsione nucleare.

Ma le navi sul fondo ci vanno a finire anche non volendo.

È possibile gestirne l'inquinamento potenziale?

"La cosa importante, intanto, è ribadire il fatto che ogni caso fa storia a sé; le circostanze che hanno causato l'affondamento, il luogo, il tipo e la quantità dei propellenti di bordo, il carico, mille fattori possono determinare le scelte che si possono attuare per prevenire e/o limitare le conseguenze per gli ambienti marini colpiti da un fenomeno inquinante come l'affondamento di una nave.

La pratica di tombare con il cemento un relitto non ha mai funzionato e i costi lievitano in maniera esponenziale con l'incremento della profondità alla quale giace il relitto.

Entro le prime decine di metri di profondità le possibilità di intervenire efficacemente sono agevolate dal ricorso a sommozzatori, oltre e sino a circa 400 metri, questi devono operare con tec-

niche e attrezzature molto impegnative e costose, a maggiori profondità si

può operare solo mediante robot e i costi, come il dispiego di mezzi, si avvicinano a quelli di una missio-

ne in orbita nello spazio. Priorità è, sempre e comunque, salvata la vita umana, recuperare, per quanto possibile, i prodotti maggiormente inquinanti, vale a dire certi carichi e i combustibili di bordo, questi mediante tecniche ormai consolidate, cosiddette di *hot tapping*".

Riguardo, infine, all'interazione dei relitti con l'ambiente marino, Amato tiene a fissare certi punti: "Questi relitti sono fatti di ferro per lo più, un elemento che serve alla vita.

E qui entra in ballo la definizione di inquinamento marino: in estrema sintesi è inquinamento marino ciò che provoca nocuo o impedimento allo svolgimento di attività quali la pesca o il godimento del paesaggio, diversamente si parla di contaminazione. Inquinare vuol dire contaminare in maniera nociva, mentre la corrosione marina permette un rilascio molto lento in mare degli ossidi formati e i batteri che vivono della corrosione ci campano a lungo".

LE SCELTE PER
PREVENIRE
E/O LIMITARE
LE CONSEGUENZE
SULL'AMBIENTE
DIPENDONO DA
MILLE FATTORI





MAURA PISCONTI, DIRETTORE DEI LABORATORI AMBIENTALI

Inquinamento marino

La prima fonte è da terra

Gli incidenti e i disastri in mare, oltre alle tragiche perdite in termini di vite umane che spesso causano, rappresentano un serio pericolo di inquinamento delle acque, a causa dello sversamento di sostanze nocive. La Guardia Costiera, nel campo della salvaguardia dell'ambiente marino e costiero, può contare sulla propria componente scientifica che si avvale di uno straordinario strumento tecnico costituito da un sistema di Laboratori ambientali in grado di potenziarne le capacità operative.

Abbiamo chiesto al tenente di vascello Maura Pisconti, biologa marina Direttore dei Laboratori, se siano mai dovuti intervenire in questo tipo di attività. In passato - spiega - abbiamo partecipato in attività emergenziali, con campionamento e analisi di alcuni parametri. E successo, per esempio, nel caso del naufragio della nave da crociera Costa Concordia, della Gokbel a

Ravenna e anche della nave Sigma, incagliata a Livorno. Ora ci stiamo specializzando sull'inquinamento che viene da terra, quindi da scarichi illeciti e depuratori inadeguati. Oggi, con i sistemi tecnologici a nostra disposizione per il monitorag-



Tenente di vascello Maura Pisconti



gio del traffico marittimo, possiamo dire che la fonte principale di inquinamento marino non proviene più dal mare, ovvero dalle navi in navigazione o a seguito di sinistri ma-

IL GRUPPO
DI LAVORO
PUÒ CONTARE
SU UN
LABORATORIO
TRADIZIONALE
E DUE MOBILI

rittimi bensì è principalmente di natura antropica, perché proviene da terra.

Il gruppo di lavoro può contare su un laboratorio

tradizionale e due laboratori mobili, che possono essere prontamente dislocati sul territorio nazionale. Questi ultimi sono mezzi allestiti a laboratorio in cui è presente sia la parte dedicata al campionamento sia quella per le analisi sul campo. La versatilità di tali mezzi consente di supportare i Comandi periferici nell'espletamento delle attività investigative e di tutela ambientale. I due laboratori mobili sono entrati in funzione nel 2011 mentre quello fisso è stato inaugurato nel 2017 dalla squadra che attualmente ci lavora.

Il Laboratorio Analisi Ambientali, intitolato al capitano di fregata Natale De Grazia, dipende dal Centro di Controllo Nazionale Ambiente - Ufficio istituito a gennaio 2020 e incardinato nel Reparto 3° - Piani e Operazioni del Comando generale, con la finalità di dare ulteriore impulso alla tutela ambientale - e a oggi ha al suo attivo più di 160 missioni e 16.000 analisi, con accertamenti di violazioni sia in campo am-

ministrativo che penale. Dal 2013 a oggi la componente specialistica del Corpo è intervenuta su tutto il territorio nazionale, da Trieste a Pantelleria ma è il territorio campano, calabro-pugliese e siciliano quello che l'ha vista maggiormente impegnata.

Tornando all'impegno del suo team, Pisconti spiega: "E' stato riscontrato che i fiumi, in particolare, sono un vettore di inquinamento proveniente da terra e in grado di alterare l'equilibrio ecosistemico del mare, soprattutto della zona costiera, che è molto legata al turismo perché è quella dove si riversa la cittadinanza durante il periodo estivo. Risulta pertanto fondamentale la capacità di determinare la presenza di elementi inquinanti - su tutti, il batterio *Escherichia coli* - e di quei parametri che sono normati dal Testo Unico Ambientale. Ovviamente, se gli scarichi a monte vengono controllati, anche il fiume veicola in mare meno inquinamento e la salute in generale ne giova".

Campo di intervento sono anche le Aree marine protette e qui un vero punto di forza è costituito dall'approccio operativo messo in campo, che consente di integrare l'attività di tutte le componenti specialistiche del Corpo: dall'impiego di sistemi satellitari complessi per il controllo ambientale al telerilevamento aereo, dall'utilizzo di navi maggiori con finalità anche di deterrenza, a quello della componente subacquea fino, ovviamente, al coinvolgimento dei biologi e tecnici



del Laboratorio. “Negli ultimi tre anni - dice la dottoressa Pisconti - la Guardia Costiera ha condotto quattro campagne ambientali ottenendo notevoli risultati a favore della tutela ambientale”.

Ma una componente importante del lavoro è anche l'attività di divulgazione. “Collaboriamo con l'Ufficio Comunicazione e, in occasione di eventi pubblici, presentiamo l'attività del Laboratorio. Inoltre, forniamo il nostro contributo per la sensibilizzazione sulla tematica nelle scuole e in quelle occasioni ampliamo la tematica parlando anche di microplastiche e inquinamento in generale per aiutare i

ragazzi a comprendere quali sono i comportamenti più corretti da tenere. E soprattutto che cosa fa la Guardia Costiera per l'ambiente”.

Il bilancio del lavoro svolto non può che essere positivo: “La gratificazione personale - conclude Pisconti - è tantissima. Penso di poter parlare a nome di tutti i membri della componente nel dire che siamo molto soddisfatti dell'attività sin qui condotta; attività che ci consente di coniugare la professione con la passione per l'ambiente, nella consapevolezza di poter raggiungere risultati sempre più significativi nel prossimo futuro”. 

mv



Campionamento nell'AMP di Portofino



N. DE GRAZIA

RE
Z



Il varo di nave De Grazia Battesimo in nome di un eroe

di Marco di Milla



La barca è uno spazio galleggiante, un luogo senza luogo, che esiste di per sé, che è chiuso in se stesso ma che allo stesso tempo si apre all'infinità del mare. (Michel Foucault, Spazi altri: i luoghi delle eterotopie, 1984)



L'unità è ormeggiata nel porto di Messina. Sullo sfondo, il rigido profilo urbano ci rammenta che una natura spietata ha cancellato i fasti del passato. Alle spalle, le coste della Calabria ionica. A sud l'Etna, a nord le isole Eolie e la costa tirrenica con Capo Milazzo. Un non luogo, viene da pensare, che si apre a tanti luoghi.

È il giorno del varo. Qui, dove una volta c'era un antico arsenale, il panorama è punteggiato dalle gru del cantiere, che con i loro bracci sembrano inchinarsi davanti alla magia di un arcobaleno che accarezza, nella sua luccicante parabola, la prora della nave.

L'operazione che conclude la co-



Anna Vespa, moglie di De Grazia, con i figli Giovanni e Roberto



struzione di una nave è un evento carico di simbolismo, consacrato dal rito della benedizione, del battesimo. Una parola, quest'ultima, che proviene dal greco e che nella sua etimologia significa "immersersi nell'acqua". L'acqua, dunque, che appartiene alla vita e al mare, è il punto di arrivo di uno sforzo corale che ha permesso, a tempo di record, e nonostante le difficoltà dovute alla pandemia, di studiare, progettare, realizzare e mettere in servizio un gioiello di ingegneria e di maestranze, riuscendo a unire la antica tradizione marinaresca del Paese a una moderna e lungimirante visione - tecnologica, logistica ed ecologica - del bene "nave". Sono tutte qualità che si traducono in

una maggiore autonomia; maggiori capacità ricettive, di ricovero e assistenza naufraghi; strumenti elettronici e propulsivi all'avanguardia; riduzione dell'impatto ambientale. Una nave che guarda al futuro, partendo da solidi valori, umani e professionali, che l'esempio del comandante Natale De Grazia ha contribuito a rafforzare tra gli undicimila uomini e donne della Guardia Costiera.

La scelta del 12 dicembre, a 25 anni esatti dalla morte di De Grazia, è stata fortemente voluta dal Comando generale, per omaggiare la memoria di un valoroso uomo delle istituzioni, medaglia d'oro al merito di Marina e vittima del dovere, scomparso in circostanze non



La motovedetta della Guardia Costiera dedicata a Natale De Grazia



ancora chiarite mentre indagava, per conto della Procura di Reggio Calabria, su un traffico di rifiuti radioattivi a bordo di navi mercantili nel Mediterraneo.

Il varo

La cerimonia si svolge nei cantieri navali Intermarine di Messina (ex Rodriquez), alla presenza dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, del presidente di Intermarine, Antonino Parisi, dell'amministratore delegato di Intermarine, Livio Corghi, e della professoressa Anna Vespia, moglie di De Grazia e madrina dell'evento.

Il varo avviene in un silenzio sacrale, interrotto solo dal coro delle tante sirene del porto che accompagnano il matrimonio della nave con l'acqua. Un'emozione particolare per le poche persone presenti, confluite nel numero consentito dalle vigenti normative anti-Covid. Emozione che coinvolge anche me, in una duplice veste; quella di militare della Guardia Costiera - chiamato con il mio ufficio a testimoniare l'evento per comunicarlo ai cittadini attraverso i mezzi di informazione - e quella di coautore di un libro dedicato al valoroso Comandante di cui la nave porta inciso, sul fianco, il nome.

Da spettatore, posso così cercare negli occhi umidi dei protagonisti la soddisfazione e l'orgoglio per ciò che è stato faticosamente realizzato. Dal personale dei reparti tecni-

ci e amministrativi del Comando generale all'equipaggio designato, fino agli ingegneri, agli operai del cantiere, ai familiari del comandante De Grazia. Bisogna voltarsi verso di loro, per intuire il significato di ciò che

sta accadendo. Bisogna ascoltare la voce accorata dell'ammiraglio Pettorino, che De Grazia lo ha conosciuto e che ha sostenuto il progetto della nave e quello del libro: "Un uomo - De Grazia - che ha fatto della propria vita una testimonianza di umanità e di coraggio e la cui storia, di amore per la legalità e per il mare, a distanza di 25 anni, resta viva nel cuore di ognuno, cittadini e istituzioni" sottolinea l'Ammiraglio, che il giorno prima si è recato a Reggio Calabria per un momento di raccoglimento sulla tomba del Comandante: "Un collega, un amico, un ufficiale di grande valore. Un esempio soprattutto per le nuove generazioni e un orgoglio per questa città che gli ha dato i natali" dichiarerà nella circostanza.

Commuovono le parole di Anna, che abbraccia i figli Giovanni e Roberto, la più bella testimonianza del suo amore per Natale. Non dimentica la dolcezza del marito e la sua generosità: "Lui cercava di risalire alle cause e ai responsabili degli

LA CERIMONIA
DEL VARO
SI È SVOLTA
NEI CANTIERI
NAVALI
INTERMARINE
DI MESSINA



inquinamenti, non si fermava mai. Il suo nome su questa nave è importante per ricordare a tutti chi è stato Natale De Grazia, perché si è sacrificato. Per comprendere il senso di quello che cercava. Ciò che lui voleva proteggere è qualcosa che bisogna continuare a proteggere con tutte le nostre energie”.

Tenax pro maris salute è il motto ufficiale della nave che esprime, con l'autorevolezza della lingua latina, il lavoro di De Grazia: “ho lottato con tenacia per l'ambiente marino”.

A bordo della CP 420 “Natale De Grazia”

Dal 10 febbraio, terminati la verifica di conformità e il periodo di familiarizzazione da parte del suo equipaggio, Nave De Grazia è ufficialmente della Guardia Costiera e può inalberare il Tricolore. L'ultimo atto amministrativo, dunque, consegna a tutti gli effetti l'unità all'Amministrazione e il comando del suo timone al tenente di vascello delle Capitanerie di porto, Massimiliano Quinto. Originario di Padova, il primo Comandante dell'unità si è detto onorato di aver ricevuto il prestigioso incarico: “Io e i dieci uomini del mio equipaggio ci impegneremo per portare a termine tutti i diversi compiti istituzionali del Corpo, operando per la sicurezza delle attività che si svolgono in mare e per la protezione dell'ambiente marino. Tenendo sempre alto il nome di Natale De Grazia.”

La CP 420 è la prima motovedetta di una nuova classe di unità navali, chiamata “Angeli del Mare”, dedicata a chi ha operato in mare con generosità e sacrificio. Navi, pensate e progettate per assolvere il compito più importante che la storia e la legge affidano alla Guardia Costiera: la ricerca e il salvataggio in mare; una missione che la nuova unità può svolgere anche in condizioni meteorologiche e marine particolarmente critiche.

Unica nel suo segmento per dimensioni, avente capacità di autoraddrizzamento e inaffondabilità - ci ricorda il comandante Luciano Del Prete, Capo reparto mezzi aerei, navali e terrestri della Guardia Costiera - possiede sistemi di comando e controllo che le permettono di comunicare anche a grandi distanze dalla costa e di assumere il coordinamento di operazioni SAR in mare. Eccellenza della cantieristica italiana e vanto delle capacità marinaresche del nostro Paese, si distingue infatti per essere una delle navi del comparto SAR (Search and Rescue) più grandi al mondo. Un prototipo originale al quale si è potuti arrivare solo con il duro lavoro di ogni persona coinvolta nella sua realizzazione.

La CP 420 è stata costruita, negli stabilimenti di Messina, dai Cantieri Navali Intermarine (Gruppo Immsi) di Sarzana, che hanno realizzato fino a oggi 44 unità cacciamine per le Marine Militari di 8 Paesi, fra i quali USA, Finlandia, Au-

stralia e Italia.

L'unità, va ricordato, è stata prima studiata presso l'Istituto di Ingegneria del mare (INM) ex INSEA (Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale) di Roma, noto anche come "vasca navale", del CNR, per determinarne e sceglierne le migliori caratteristiche idrodinamiche e di tenuta al mare. Successivamente è stata seguita e coordinata, durante la fase di redazione dei progetti esecutivi e di costruzione, direttamente dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Presenta una sala naufraghi con 50 posti a sedere, dotati di sistemi di ritenuta contro il ribaltamento, una infermeria, un locale svestizione e igienizzazione, un sistema di sanificazione ambienti tramite ozonizzatore, una cucina, una dinette, quattro cabine equipaggio dotate di ogni confort oltre a vari locali tecnici.

È dotata dei più avanzati sistemi di navigazione, comunicazione e di scoperta, oltre a essere equipaggiata da radar in banda X e S allo stato solido, per la riduzione dello *Human Hazard*. È realizzata completamente in





lega leggera di alluminio ed è dotata di una plancia di comando e di una controplancia sopraelevata

LA NAVE
È DOTATA
DEI PIÙ AVANZATI
SISTEMI
PER SALVATAGGIO
E RECUPERO
UOMO IN MARE

per agevolare le operazioni di ricerca e soccorso, dove è posizionato anche un sistema di comando amovibile per consentire al comandante

di spostarsi in tale zona per avere un perfetto controllo dell'unità.

I sistemi di propulsione sono composti da due idrogetti KAMEWA asserviti da due motori di propulsione MTU da 1'790 kW capaci di sviluppare una velocità massima di oltre 30 nodi ed una autonomia di oltre 1000 miglia nautiche alla velocità di 28 nodi. I due diesel generatori di bordo da 85 kW ciascuno permettono l'alimentazione in sicurezza di tutte le utenze di bordo ed un sistema di emergenza, consente

di avere comunque un'autonomia elettrica residua di 30 minuti per le utenze vitali.

L'unità è dotata di una *rescue zone* a poppa, con relative aperture laterali e una gru, due aperture laterali a centro nave, per operazioni di polizia marittima, e un sistema di nebulizzazione di acqua in caso di avvicinamento a unità in fiamme per prestare soccorso in caso di incendi, unitamente a un cannone antincendio posto a prora.

È dotata, inoltre, dei più avanzati e moderni sistemi per salvataggio e recupero uomo in mare, studiati appositamente da e per il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, oltre a una piccola unità di appoggio.

Può effettuare in sicurezza operazioni "Vertep", con recupero di eventuale infortunato a mezzo elisoccorso direttamente dal ponte di controplancia.

È armata con mitragliatrici MG 42-59 oltre ad armamento portatile leggero. 





Nuova Unità Navale classe CP 420

SCHEDA TECNICA



Classificazione	RINA C (✱) Rescue e Maritime Police Autoraddrizzante ed Inaffondabile – Navigazione Unrestricted
Lunghezza	33,60 m.
Larghezza	8,15 m.
Pescaggio	1,34 m.
Dislocamento pieno carico	~ 150 tonn
Velocità max	31 nodi
Autonomia	> 1000 nm ca. (a 28 nodi)
Materiale costruzione	Lega di Alluminio
Propulsione	Idrogetto n.2 KONGHSBERG 2 x MTU : 16V2000M96 (2 X 1790 KW / 2 X 2490HP)
Generazione elettrica	2 DDGG Deutz/Koelmo (2 x 85 KW)
Capacità d'imbarco	200 persone di cui 50 ricoverate e sedute in locale naufraghi con adiacente area di decontaminazione ed infermeria
Equipaggio	10 (sistemazioni logistiche: (2 x 2pl) + (2 x 4pl) Comando T.V.(CP)
Sistemi operativi e di comunicazione	n. 2 GPS - n. 2 RADAR (X e S band) - ECDIS – VSAT – VHF/FM – n.2 HF 500/150W RodeSwarts – Warship AIS NAVNET system - Optronic system – Ecosounder
Altre capacità operative	Tenuta mare 6 - vento F9 Battello di servizio sul fly bridge Area dedicata per operazioni tipo Vertrep/Medevac Gru poppiera da 0,5 tonn per recupero naufraghi Monitore antincendio prodiero da 75 mc/h ad alta pressione Fendering system perimetrale: profilo "D" (80x40) anima in polietilene espanso (a cellula chiusa densità 33 Kg/mc) rivestito il polyurea a spessore differenziato ad alta resistenza (al fuoco 175°C) color arancio RAL2004 Capacità: Casse Acqua 3.6 mc (oltre ai dissalatori) Casse Gasolio : 55 mc
Cantiere costruttore	INTERMARINE spa La Spezia - Cantiere Navale di Messina





La verità a costo della vita

Ritratto di un uomo perbene

di Giampiero Cazzato

«**D**opo aver letto questo libro non si può non voler bene al comandante Natale De Grazia». Queste parole mi sono rimaste impresse nella memoria. Le ha pronunciate tempo fa una persona che aveva letto “Navi mute”, il volume sulla vita e le inchieste del comandante Natale De Grazia che ho scritto lo scorso anno con il collega e sottufficiale della Guardia Costiera Marco Di Milla

per la casa editrice All Around. Quel «non si può non volere bene al comandante De Grazia» era il più bel complimento che io e Marco potessimo ricevere. Era il segno che “ci avevamo preso”, che eravamo riusciti in qualche modo a rappresentare e a restituire ai lettori l’esperienza umana e professionale del comandante De Grazia. Un uomo di cui vorresti essere figlio, fratello, amico, collega. Una persona perbene e con





la schiena dritta la cui grandezza sta, a ben vedere, nel coraggio di fare il proprio dovere. E di farlo fino in fondo.

Se questo è eroismo, ebbene De

NATALE
DE GRAZIA
APPARTENEVA
ALLA SCHIERA
DI QUELLI CHE
NON SI GIRANO
DALL'ALTRA PARTE

Grazia è un eroe. Ma lui avrebbe rifiutato questo appellativo. Così come l'avrebbe rifiutato l'avvocato Giorgio Ambrosoli, il commissario liquidatore della Banca privata italiana, assassinato l'11 luglio 1979 da un sicario assoldato dal faccendiere Michele Sindona. O, ancora, Paolo Bor-

sellino, il magistrato antimafia ucciso il 19 luglio del 1992, nemmeno due mesi dopo la strage di Capaci che costò la vita a Giovanni Falcone, alla moglie Francesca Morvillo e alla sua scorta. Diceva Borsellino: «Non sono né un eroe né un kamikaze, ma una persona come tante altre. Temo la fine perché la vedo come una cosa misteriosa, non so quello che succederà nell'aldilà. Ma l'importante è che sia il coraggio a prendere il sopravvento...».

A questa piccola grande schiera di italiani apparteneva Natale De Grazia. A quelli che assolvono i propri compiti con coscienza; quelli che non conoscono le mezze misure e le convenienze. Che





non alzano le spalle. Che non si girano dall'altra parte.

L'ufficiale della Guardia Costiera, come il magistrato siciliano, in quei mesi del 1995 che precedettero il suo assassinio aveva ben chiaro che l'indagine della procura di Reggio Calabria cui era stato chiamato a partecipare era delicatissima e pericolosa.

Tutto era iniziato nella primavera del 1994 da una denuncia di Legambiente sugli interramenti di rifiuti tossici sull'Aspromonte ma subito le indagini si erano rivolte verso le coste, lì dove approdavano le navi cariche di rifiuti tossici. Si cominciava a parlare di affondamenti sospetti nel Mediterraneo.

C'era bisogno di un uomo di mare esperto, capace di leggere le carte nautiche, di non perdersi nei dati dei registri navali, per scoperchiare i loschi traffici che avvenivano nel Mediterraneo.

TUTTO
ERA INIZIATO
LA PRIMAVERA
DEL 1994
DA UNA
DENUNCIA
DI LEGAMBIENTE

E dal pool che si era costituito in procura, diretto dal magistrato Francesco Neri, avevano pensato a lui, al giovane capitano di corvetta, nato a Catona di Reggio Calabria il 19 dicembre del 1956, che nel suo curriculum vantava una consolidata esperienza di



De Grazia durante il periodo di Comando a Carloforte



capitano di lungo corso sulle navi mercantili e il comando dell'ufficio circondariale marittimo di Carloforte, in Sardegna. Era tornato nella sua città nell'ottobre del 1993, con l'incarico di Capo sezione Tecnica, Sicurezza della navigazione e Antinquinamento, della Capitaneria di porto di Reggio Calabria. E si era fatto notare subito per un approccio nuovo nel perseguire i responsabili degli sversamenti a mare: saliva fino in montagna per individuare le aziende che inquinavano i fiumi. Di lui si conoscevano la serietà, il rigore e le competenze. Uniti a una sensibilità per i temi ambientali, che allora era cosa rara, e a un amore incredibile per il mare.

Per la vita in mare aveva perfino messo la mamma davanti al fatto compiuto, iscrivendosi di nascosto – ma con la complicità del padre – al Nautico di Messina.

Era l'uomo giusto al momento giusto. E infatti con l'arrivo di De Grazia, nei primi mesi del 1995, le indagini del pool conoscono una accelerazione significativa, si fanno sempre più articolate. E si allargano fino a sfiorare il grande business delle scorie nucleari. Quelle scorie potevano essere riutilizzate per produrre plutonio a fini militari. Insomma, l'affare era gigantesco.

De Grazia aveva ben presenti i pericoli che correva (anche se con la moglie, per non impen-



Il comandante De Grazia con l'equipaggio della motovedetta CP 238



sierirla, minimizzava: «Sono un tecnico io...») e sapeva di essere nell'occhio del ciclone, eppure ha proseguito la sua indagine. Amore per la verità e per la giustizia, senso dello Stato, hanno mosso sempre i passi di quest'uomo della Guardia Costiera, che il Corpo ha voluto onorare a 25 anni dalla morte dedicandogli la prima motovedetta di una nuova classe di unità navali, che porta il nome "Angeli del Mare".

Quando è morto, nella notte tra il 12 e il 13 dicembre 1995, stava recandosi a La Spezia. Molti i suoi compiti in quella trasferta che si rivelerà fatale: raccogliere informazioni sulla Rigel, una nave fantasma sparita mentre tornava da Malta e inabissatasi probabilmente al largo di Capo Spartivento. Ma anche far luce sulle centrali nucleari italiane - in particolare quella di Bosco Marengo ad Alessandria - e sui traffici di uranio impoverito. È possibile che nel suo viaggio verso La Spezia De Grazia si fosse fermato a Salerno per ottenere informazioni sulla Coraline, una motonave con bandiera di Antigua, che il 7 novembre - in viaggio lungo la rotta Marsiglia-Stretto di Messina, era affondata a causa del maltempo al largo di Ustica. Alcuni dei container che erano a bordo della motonave si erano spiaggiati sulle coste campane e i rilievi radiometrici sui contenitori avevano rivelato contaminazione da torio 234, elemento radio-

attivo prodotto dal decadimento dell'uranio.

A La Spezia De Grazia non arrivò mai. Si sentì male all'altezza di Nocera Inferiore, dopo una pausa in un ristorante, e dopo poco morì. Aveva

appena 39

anni. Non

vi fu subito,

come pure

s a r e b b e

stato lecito

aspettarsi,

un collega-

mento tra

quella strana

morte e la delicatezza delle indagini che De Grazia stava svolgendo. Nessuno andò a verificare se il ristorante dove lui e i carabinieri che lo accompagnavano si erano fermati, quella sera, fosse veramente aperto. A svolgere gli esami autoptici sul corpo del giovane ufficiale fu chiamata una dottoressa la quale, nella sua relazione, liquidò il decesso con la formula: "morte accidentale dell'adulto". In un uomo dal fisico atletico e che faceva i controlli ogni anno!

Se i depistaggi di quelle prime ore, delle giornate, dei mesi e degli anni che seguirono non la ebbero vinta fu per la tenacia dei familiari di De Grazia; per la campagna, prima locale e poi nazionale, di Legambiente; per i comitati che erano sorti spontaneamente nel suo nome. E quella richiesta forte di verità arrivò fino al Quirinale.

SI SENTÌ MALE
ALL'ALTEZZA DI
NOCERA INFERIORE
E POCO DOPO
MORÌ.
AVEVA APPENA
39 ANNI



Nel 2004 l'allora Capo dello Stato, Carlo Azeglio Ciampi, assegna a De Grazia la medaglia d'oro al Merito di Marina, perché, così era scritto nella motivazione del rico-

BISOGNERÀ
ASPETTARE
DICEMBRE 2012
PER AVERE
UNA PAROLA
DI VERITÀ
SULLA SUA FINE

noscimento, «aveva saputo coniugare la professionalità, l'esperienza e la competenza marinaresca con l'acume investigativo e le conoscenze giuridiche dell'Ufficiale di polizia giudiziaria, contribuendo all'acquisizione di elementi e riscontri probatori di elevato valore investigativo e scientifico per conto della Procura di Reggio Calabria». Un'opera, quella di De Grazia, che lo ha portato «a prezzo di un costante sacrificio personale stante pressioni ed atteggiamenti ostili, a svolgere complesse investigazioni che, nel tempo, hanno avuto rilevanza e dimensione nazionale nel settore dei traffici clandestini ed illeciti operati da navi mercantili».

Già in quelle parole emerge il dubbio fortissimo che dietro la morte del comandante vi siano poteri criminali e servizi deviati (e non solo italiani). Bisognerà aspettare però il dicembre 2012 per avere finalmente una parola di verità sulla fine di De Grazia. La sua morte, dichiarò Giovanni Arcudi, il medico legale consulente della Commissione parlamentare

d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, fu dovuta a una «causa tossica». Quello che Arcudi sostiene è la conferma di ciò che molti sospettavano da tempo: riferendosi alle autopsie fatte precedentemente parla di accertamenti «condotti in maniera piuttosto superficiale e con incomprensibili carenze e contraddizioni che rendono i risultati tutti incerti, poco affidabili e quindi non concretamente utilizzabili per gli scopi per i quali erano stati disposti».

Dunque, De Grazia fu avvelenato. Gli interessi che il comandante, con le sue indagini, era andato a toccare erano enormi. Sulla scena si muovono spioni, potenze straniere e faccendieri. Per tutti un ingegnere italiano che alla fine degli anni Settanta aveva partecipato a un progetto – finanziato anche dalla Comunità europea – per sparare sotto i fondali marini con i cosiddetti “penetratori, i rifiuti nucleari. Quando le istituzioni europee bloccarono il progetto Dodos (anche perché contrario alla Convenzione di Basilea) costui pensò bene di continuarlo per conto proprio. E, come un piazzista, prese contatto con tutti i dittatori del pianeta per proporre loro i suoi progetti. Proprio a casa del faccendiere, De Grazia recupera un'agenda dove, alla data del 21 settembre 1987, era annotato «*lost the ship*», la nave è sparita. L'unica nave affondata il 21 settembre 1987 era la moto-



nave Rigel.

L'ufficiale della Capitaneria di porto incrocia, nel corso dell'inchiesta, anche il nome di Ilaria Alpi, la giornalista Rai uccisa a Mogadiscio, in Somalia, assieme al suo operatore Miran Hrovatin, nel marzo del 1994 mentre indagava sul traffico di armi e di rifiuti tossici in quella terra martoriata. Armi e rifiuti. La stessa "pista" che un anno dopo si trovò a seguire la procura calabrese.

Dopo 26 anni è l'ora della verità per De Grazia. Nel 2020 l'ex ministro dell'Ambiente Sergio Costa, per onorare la memoria di De Grazia, gli ha conferito la medaglia d'oro di benemerita ambientale di prima classe e ha stanziato un milione di euro per riaprire le indagini sulle navi a perdere. È difficile immaginare

quanti siano i relitti inabissati nel Mediterraneo.

«Non si può non voler bene a Natale De Grazia». Non è una frase fatta. Il suo lascito vive nella parte migliore della società. Lo trovi dove nemmeno te lo aspetteresti. Come, ad esempio, nella periferia romana, a Corviale, dove su un campo sottratto alla criminalità è stato realizzato nel 2009 un centro sportivo, il "Campo dei miracoli". Sul cancello del centro sportivo c'è un motto: "Vince solo chi custodisce".

I ragazzi hanno sulle maglie gli articoli della Costituzione o i nomi di chi ha dedicato la vita a lottare contro il malaffare. Tra quei nomi, in quella periferia romana, c'è un ragazzo che scende in campo con stampato sulla maglietta il nome di Natale De Grazia. 







Una filiera ittica controllata

Frontiere tracciabili 2020

Sentirsi tutelati quando siamo a tavola, in casa o al ristorante, e decidiamo di mangiare pesce. Essere sicuri di non mettere a repentaglio la salute per un piatto di spaghetti allo scoglio.

L'operazione "Frontiere tracciabili", messa in campo dalla Guardia Costiera, mira proprio a garantire al consumatore sicurezza in un comparto delicato e molto spesso carico di insidie e frodi come quello del mercato ittico.

I numeri dello sforzo profuso dal Corpo, articolato a livello territoriale nei centri di controllo area pesca delle quindici Direzioni marittime regionali, dimostrano quanto l'operazione sia fondamentale per tutelare l'interesse dei cittadini.

Dal 7 al 21 dicembre 2020, quindi a ridosso della vacanze natalizie, periodo in cui si è svolta l'operazione "Frontiere tracciabili", sono stati numerosi i controlli di un

certo rilievo che hanno tutelato il Sistema Italia e garantito la nostra filiera ittica: 80.000 kg di prodotti ittici sequestrati, sanzioni per un ammontare di 624mila euro, 274 sequestri e 9mila verifiche fanno il bilancio dell'operazione. Si va da nord a sud dello Stivale.

Nel corso di un'intensa e prolungata attività, condotta dal nucleo ispettori della Guardia Costiera di Genova presso l'hinter-

land milanese, sono stati eseguiti sequestri di prodotti ittici presso cinque piattaforme import/export per il commercio all'ingrosso (di cui tre gestite da persone di nazionalità cinese) per un totale di 6.700 kg per il superamento del termine minimo di conserva-

I NUMERI
DIMOSTRANO
L'IMPORTANZA
DELL'ATTIVITÀ
PER TUTELARE
L'INTERESSE
DEI CITTADINI



zione e la mancanza di documenti che attestassero la tracciabilità dei prodotti.

A Matera, invece, il Nucleo ispettori della Direzione marittima di

SEQUESTRATI
IN SICILIA
5.400 KG
DI PRODOTTI
ITTICI
PRIVI DI
ETICHETTATURA

Bari, presso un deposito/piattaforma ha posto sotto sequestro diversi colli di prodotti ittici, tra rane pescatrici e ricciole, privi

di tracciabilità. In totale 14 tonnellate di prodotti alimentari non idonei per il consumo, con congrua sanzione amministrativa per il titolare.

Tra le operazioni di maggior rilievo, c'è anche quella di Trieste,

in località San Dorligo della Valle dove, dopo una mirata ispezione della Capitaneria presso un'azienda del settore edile, che verosimilmente eseguiva lavorazione illecita di prodotti ittici, all'interno di un locale adibito a officina edile/meccanica sono stati rinvenuti prodotti ittici trattati e lavorati nel procedimento di affumicatura e salatura, in locali privi di autorizzazione o riconoscimento previsti oltre che in carenti condizioni igienico-sanitarie.

Sequestrati in totale 273 kg di salmone, 3,2 kg di branzino e 0,700 kg di sogliola, oltre all'attrezzatura utilizzata per la lavorazione (affumicatura/salatura e conservazione del prodotto).

Ancora, in Sicilia: personale della

DATI CONTROLLI PESCA

Operazione complessa nazionale "Frontiere Tracciabili"
07.12.2020 - 21.12.2020

NR. VERIFICHE	9.000
NR. SANZIONI AMMINISTRATIVE	380
NR. SANZIONI PENALI	10
NR. SEQUESTRI	274
NR. ATTREZZI DA PESCA SEQUESTRATI	148
IMPORTO SANZIONI (euro)	624.000
PRODOTTO ITTICO SEQUESTRATO (kg)	80.000

Dati annuali ⁽¹⁾ 01.01.2020 - 21.12.2020

NR. VERIFICHE	107.000
NR. SANZIONI AMMINISTRATIVE	4.800
NR. SANZIONI PENALI	200
NR. SEQUESTRI	3126
NR. ATTREZZI DA PESCA SEQUESTRATI	8700
IMPORTO SANZIONI (euro)	7.300.000
PRODOTTO ITTICO SEQUESTRATO (kg)	344.500

⁽¹⁾ I dati annuali sono comprensivi dei risultati ottenuti durante l'operazione "Frontiere tracciabili"



Capitaneria di Palermo ha sequestrato, presso uno stabilimento ittico locale, un quantitativo di oltre 5.400 kg di prodotto ittico surgelato - tra ricciola, filetti di sardina, lampuga e salmone - privo di etichettatura e di qualsivoglia elemento di informazione che ne attestasse la tracciabilità. Tornando all'estremo nord della Penisola, a Cortaccia (Bolzano), dopo accurati controlli del nucleo ispettori pesca della Direzione marittima di Venezia, sono stati posti sotto sequestro 10.771 kg di prodotti ittici per carenza di etichettatura e quindi senza alcuna tracciabilità, nonché prodotti con termine minimo di conservazione superato.

Sul fronte adriatico, a Pesaro, dopo un controllo a una piattaforma hub grossista di prodotti ittici, il personale della Capitaneria di porto della città ha sequestrato circa 1.150 kg di prodotti alimentari e prodotti ittici che avevano superato il termine minimo di conservazione.

Ancora nell'Adriatico, agli inizi dell'operazione che ha interessato tutto il mese di dicembre 2020, la Capitaneria di porto di Brindisi, nell'ambito di una mirata attività ispettiva nei confronti dei mezzi adibiti al trasporto di prodotti ittici imbarcati sui traghetti provenienti dalla Grecia, ha rinvenuto prodotti ittici tra cui varie specie di mitili, per un totale di 13.770 kg, privi della etichettatura prevista dalle normative vigenti in

materia, utile ai fini della rintracciabilità. Tutta la merce è stata sequestrata prima che finisse nei mercati di Brindisi e Taranto, scongiurando una minaccia per i consumatori.

A Firenze, dopo i controlli del nucleo ispettori pesca della Direzione marittima di Livorno, in due distinte attività presso delle società di import/export di prodotti ittici, sono stati sequestrati circa 2.312 kg di prodotti ittici tenuti oltre il termine minimo di conservazione, nonché privi di tracciabilità.

Infine, tra le operazioni del 2020 di "Frontiere tracciabili", a Caltanissetta, il personale della Capitaneria di porto di Gela ha rinvenuto presso un grossista prodotti ittici trasportati da veicolo privo di sistema di refrigerazione o controllo temperatura (isotermico). Sequestrati 300 kg di brosmo e 250 kg di baccalà mentre il trasgressore è stato multato.

In totale, per l'intero 2020, la Guardia Costiera - includendo i dati di "Frontiere tracciabili" del solo mese di dicembre - ha condotto 107mila verifiche, 4.800 sanzioni amministrative per 7.300.000 euro e sequestri di prodotto ittico per 344.500 kg. 

adb

NEL 2020

SONO STATE

107MILA

LE VERIFICHE

CONDOTTE

DALLA GUARDIA

COSTIERA



I CARDINI: TUTELA DEL CONSUMATORE E CONSERVAZIONE DELLE RISORSE ITTICHE

A CURA DEL 3° REPARTO PIANI E OPERAZIONI – CENTRO DI CONTROLLO NAZIONALE PESCA (CCNP) – DEL COMANDO GENERALE

Nel contesto delle funzioni svolte a garanzia della salute pubblica, si inserisce il controllo delle attività di pesca, eseguito sotto il coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, nella qualità di Centro Nazionale Controllo Pesca (CCNP), di cui il ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali si avvale ai sensi dell'articolo 22 del D.Lgs. n.04/2012.

L'attività di controllo si svolge lungo due direttrici; da un lato, la





tutela dei consumatori da possibili frodi commerciali (*aliud pro alio*), la loro salute e la correttezza delle informazioni riportate in etichetta per un acquisto consapevole e, dall'altro, la conservazione delle risorse ittiche e dell'ecosistema marino nel rispetto di uno sfruttamento sostenibile. Il personale del Corpo con qualifica di ispettore pesca (cd. funzionario ai sensi del Reg.CE n.1224/2009), altamente specializzato nelle attività di controllo effettua, pertanto, le verifiche sia in mare che a terra, presso punti di sbarco del pescato, centri di grande distribuzione, grossisti, supermercati, pescherie e ristoranti.

La molteplicità dei livelli di normazione (nazionale, eurounitaria e internazionale), unitamente alla complessità e rapida evoluzione della materia, hanno reso necessario disciplinare organicamente la formazione del personale che effettua i controlli pesca, introducendo un percorso articolato in successive fasi e momenti di approfondimento (corso base e avanzato) che consentono di acquisire le qualifiche di ispettori pesca nazionali (cd. funzionari), ispettori dell'Unione e ispettori ICCAT/GFCM, con possibilità di effettuare ispezioni anche al di fuori delle acque sottoposte alla giurisdizione italiana.

L'attività di formazione si concretizza non solo in specifici corsi e master tenuti presso gli istituti di formazione del Corpo ma anche mediante seminari e dedicate tavole rotonde presso le sedi delle singole Autorità marittime.

Nel corso del 2020, il personale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, in particolare in materia di tutela del consumatore ha accertato le seguenti violazioni: n.1223 per mancata tracciabilità, n.210 per violazione norme pacchetto igiene/HACCP, n.191 per errata/mancata etichettatura, n.78 per superamento del termine minimo di conservazione/data di scadenza, n.44 per cattivo stato di conservazione.

Da ultimo, tra le iniziative di rilievo intraprese dal Corpo nel settore del controllo della pesca, a tutela del *Made in Italy*, rientra il Protocollo d'intesa sottoscritto con la Direzione Generale della pesca e dell'acquacoltura e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli finalizzato alla verifica documentale e/o fisica dei prodotti della pesca provenienti da Paesi extra-Ue, con particolare riguardo alla conformità dei certificati di cattura attraverso i quali si garantisce che i prodotti che fanno ingresso nel territorio dell'Unione sono stati pescati nel rispetto delle norme applicabili.





INTERVISTA CON AGOSTINO MACRÌ DELLA UNC

Italiani ancora poco consapevoli Pesce sicuro se conservato bene

di Antonella De Biasi



Il pesce occupa un posto d'onore sulla tavola degli italiani, alimento imprescindibile della dieta mediterranea. La Politica comune europea assicura che gli stock ittici siano sfruttati in modo sostenibile, cercando di ridurre al minimo gli impatti negativi della pesca sull'ecosistema marino. Una volta prelevato dall'ambiente naturale o da un allevamento ittico, il pesce viene immesso sul mercato. Tutte le informazioni utili relative al prodotto sono trasmesse lungo la catena di approvvigionamento. Tale processo garantisce che il pesce di provenienza illegale sia tenuto fuori dal mercato dell'Unione europea. Inoltre, garantisce la diversità e la durata dei prodotti ittici a disposizione.

Ma quanto siamo consapevoli dell'importanza della sicurezza quando acquistiamo e consumiamo pesce? Ne abbiamo parlato con il professor Agostino Macrì dell'Unione nazionale consumatori e presidente del comitato scientifico di Assoittica.



Agostino Macrì



Secondo l'ultimo rilevamento di Eurobarometro, il 75% dei consumatori dell'Unione è soddisfatto dell'etichettatura dei prodotti ittici. Con le informazioni a loro disposizione, gli acquirenti possono fare scelte di acquisto consapevoli, a seconda dei loro gusti e preferenze. Professore, quanto è sicuro il pesce che arriva sulla nostra tavola?

La sicurezza del pesce che arriva sulla nostra tavola è assoluta perché abbiamo dei sistemi di controllo tali da garantirlo. Il pesce che arriva attraverso canali legali, che quindi passa attraverso la pesca regolare grazie ai controlli fatti dalle Capitanerie di

porto è sicuro. C'è invece da essere meno tranquilli sul pesce che sfugge ai controlli. Se parliamo di molluschi, per esempio, è difficilissimo che le vongole e le cozze che ci arrivano sia dagli allevamenti sia dalla pesca controllata siano contaminati da tossine o anche da microrganismi, se invece si pescano le cozze da uno scoglio vicino a uno scarico, ebbene lì ci possono essere dei problemi seri.

Lei ha da poco pubblicato “Come gestire il pesce in sicurezza” (edizioni Point Veterinaire Italie) con il suo collega Gianluigi Valsecchi e la prefazione di Massimiliano Dona, presidente dell'Unione nazionale consumatori, un vero e



Fonte: “Cibo Freepik.com”. Questa foto è stata progettata utilizzando le risorse di Freepik.com



proprio vademecum per mangiare il pesce in sicurezza. Quali sono le insidie più comuni di fronte alle quali si può trovare il consumatore?

In questo lavoro abbiamo messo in evidenza proprio come acquistare il pesce con varie raccomandazioni, soprattutto quella di prenderlo attraverso canali legali che ci danno massime garanzie. Poi una volta acquistato c'è anche il problema di come va gestito il prodotto. Perché un pesce ottimo, arrivato dentro casa, se viene conservato male oppure viene lasciato deteriorare può portare a insidie notevoli. Il problema più grosso, da questo punto di vista, è rappresentato dall'istamina che si può formare all'interno del pesce.

Dunque l'intossicazione da istamina è dovuta all'ingestione di un pesce contaminato?

Pensiamo al caso del tonno rosso, del quale è contingentata la pesca. Per aggirare le leggi si è diffuso il fenomeno della pesca di frodo. Questo tonno, che non può ovviamente essere commercializzato sul mercato legale, viene venduto clandestinamente. È altamente probabile che questo pesce venga conservato male. Il tonno rosso dopo qualche giorno comincia a produrre istamina che causa delle intossicazioni terrificanti e può provocare addirittura la morte. Prendere pesce fuori dai canali controllati è insomma pericoloso. Un'altra "favola" che viene raccontata riguarda l'Anisakis (un parassita del pesce che può accidentalmente infestare l'uomo

quando lo consuma crudo, ndr). Si pensa che abbattendo il pesce e poi congelandolo il pericolo sia scampato: niente affatto, perché se ci sono virus e batteri, con la congelazione si conservano pure meglio.

Quali regole seguire per non portarsi a casa del pesce contaminato?

Per mangiare pesce in sicurezza serve solo una giusta attenzione nel momento dell'acquisto. La tracciabilità del pesce, come di qualsiasi altro prodotto che portiamo sulle nostre tavole, è una garanzia per la salute. Un'altra raccomandazione importante è che bisogna fare attenzione al pesce mangiato crudo: le condizioni igieniche devono essere rispettate in modo molto rigoroso perché se ciò non avviene andiamo incontro a un pericolo serio. Un altro problema da considerare sono le tossine organiche presenti soprattutto nei molluschi e che sono di diverso tipo.

E della presenza di mercurio nei pesci che cosa ci dice? È davvero pericolosa per l'organismo umano?

Il problema del mercurio è meno importante di quanto si sia portati a credere perché, a parte il fatto che viene costantemente controllato, lo si trova soprattutto nei pesci predatori come tonno e pesce spada. Però, per esempio, sulle coste del Tirreno per forza di cose c'è il mercurio perché si tratta di un minerale presente in abbondanza sulle colline della Toscana. Col dilavamento le particelle di mercurio vanno nel Tirreno e dal-



le alghe risalgono ai pesci più grossi. Questi pesci hanno sicuramente del mercurio in quantità più elevata rispetto ad altre zone però è sempre una cosa molto limitata. Ma questo non è un problema molto grave.

Quale pesce va di più sulla tavola degli italiani?

Soprattutto spigola e orata, pesci di un certo pregio. Fortunatamente il pesce azzurro viene abbastanza consumato ma ci sono molti altri pesci che non vengono affatto consumati. Circa il 15% del pescato vie-

SIA IL PRODOTTO
IMPORTATO
CHE QUELLO
PESCATO
IN ITALIA SONO
COSTANTEMENTE
CONTROLLATI

ne ributtato a mare perché non avrebbe mercato ed è un peccato. Quindi, bisogna cominciare a mangiare anche del pesce ritenuto di minor pregio.

Inoltre, se ne mangia poco e bisognerebbe consumarne di più perché fa bene alla salute. Bisognerebbe prediligere il pesce d'allevamento perché è meno impattante sull'ambiente.

Che cosa ci può dire sulle abitudini di acquisto e consumo?

Bisognerebbe spingere verso i consumi del pesce surgelato perché si conserva meglio e dà maggiori garanzie di sicurezza. Per esempio, se devo prendere del merluzzo fresco, conviene acquistare quello pescato in Alaska e congelato, che mi arriva già in filetti. I prodotti ittici sono sicuri per-

ché sono controllati adeguatamente. Mi riferisco sia al prodotto fresco che a quello trasformato, per esempio il pesce sott'olio, affumicato, in scatola. Bisogna fare attenzione alle ostriche, se le vogliamo mangiare crude. Sono in gran parte di importazione e arrivano dalla Normandia. Molto spesso sono contaminate col norovirus: non è mortale, per fortuna, ma crea delle importanti tossinfezioni alimentari. Quindi, come per tutti i molluschi crudi, dobbiamo fare molta attenzione.

Quanto contano per gli italiani la sicurezza e la tracciabilità del prodotto?

Dobbiamo distinguere tra le due cose. La tracciabilità è un sistema di carattere sanitario, cioè se io mi trovo davanti un'ostrica contaminata con norovirus, tramite la tracciabilità riesco a risalire al luogo in cui è stata allevata e quindi posso mettere sotto controllo quell'allevamento o quella zona, per evitare che ci siano delle contaminazioni e delle ulteriori partite contaminate. La sicurezza è un'altra cosa: tutti i prodotti delle nostre tavole devono essere sicuri e quindi con tutte le garanzie previste. La sicurezza è anche poter consumare determinati prodotti e la cosa più importante è l'assenza di rischi microbiologici, fisici e chimici. Sia il prodotto importato che quello pescato in Italia sono costantemente controllati, le garanzie di sicurezza sono presenti in tutto quello che noi troviamo in commercio sui canali legali.



Abbiamo quindi garanzie di prodotti sicuri e di ottima qualità?

Secondo me gli italiani ancora non sono consapevoli riguardo questi temi. Poi dipende molto da come trattiamo questi prodotti dopo l'acquisto.

Se, per esempio, prendo il filetto di merluzzo surgelato, lo porto a casa e me lo mangio subito oppure prendo una borsa termica, mantengo la temperatura e poi lo metto nel freezer lo tratto bene ma, se d'estate lo stesso prodotto lo acquisto, lo lascio in macchina per un'ora e poi me lo porto a casa, a quel punto devo stare attento.

Quello che ancora manca è l'educazione alimentare. In generale gli

italiani preferiscono la qualità alla sicurezza e quel poco che si sa della sicurezza viene drammatizzato.

Un'ultima cosa mi preme sottolineare.

A volte cediamo ad allarmismi esagerati e privi di

fondamento e non ci preoccupiamo invece adeguatamente della salute del nostro mare. Ci vorrebbero più coscienza e attenzione all'ambiente se vogliamo preservare le nostre risorse naturali e consegnarle ai nostri figli. 

SERVONO

PIÙ COSCIENZA

E ATTENZIONE

ALL'AMBIENTE

PER PRESERVARE

LE RISORSE

NATURALI



Fonte: foto di drobotdean Freepik.com*. Questa foto è stata progettata utilizzando le risorse di Freepik.com





A un passo dall'estate

Andar per mare ieri e oggi

di Marina Viola

Tutti ar mare... cantava Gabriella Ferri all'inizio degli Anni 70. Una vera e propria chiamata alle armi per il popolo degli abbronzatissimi che correvano alla conquista delle spiagge ormai spogliati, in tutti i sensi, di quei perbenismi che avevano caratterizzato i decenni precedenti. I costumi, prima, erano assai più morigerati. E non parliamo solo dei "costumi da bagno" che, soprattutto per le signore, prima di approdare alla rivoluzione del bikini introdotta dal sarto francese Louis Réard nel 1946, attraversarono epoche assai buie con larghi mantelli o veri e propri abiti da bagno, calze incluse, chiusi fino al collo. Vigeva anche una rigida separazione dei sessi nella fruizione degli arenili. Quello che si ritiene sia il primo stabilimento balneare d'Italia, nato a Viareggio nel 1827, era il Bagno femminile Dori, il cui omologo maschile era il Bagno Nereo. Il primo stabili-

mento promiscuo, assai trasgressivo per l'epoca, fu il Nettuno nel 1864, nella stessa località della Versilia. A Trieste esiste ancora oggi l'ultimo esemplare in Europa di "bagno" con ingressi separati: da una parte gli uomini e dall'altra le donne con i bambini fino a 12 anni. Questa struttura si chiama la Lanterna, o Pedocin, in dialetto locale, e si trova in centro città, vicino al famoso faro di cui porta il nome. La sua realizzazione si fa risalire agli austriaci, quando Trieste ancora faceva parte dell'Impero Asburgico. L'ingresso è a pagamento ma alla cifra simbolica di un euro, giusto per il suo mantenimento, e a dividere le due porzioni di spiaggia c'è un vero e proprio muro alto oltre tre metri. Lo trovate un fastidioso retaggio di un'epoca ormai passata? Provate a chiedere alle signore di Trieste di abbatterlo!

Comunque all'epoca le cose andavano così. Toccava acconten-



tarsi. Già era stata una fortuna sdoganare i bagni di mare, merito del dottor Richard Russel, il medico britannico che nel Settecento aveva cominciato a sostenere che

A TRIESTE
L'ULTIMO "BAGNO"
IN EUROPA
CON INGRESSI
SEPARATI
PER MASCHI
E FEMMINE

questi fossero assai salutari. Pian piano presero sempre più piede quelle località turistiche che hanno reso famose nel mondo le spiagge nostrane, Versilia sempre capolista, celebrata anche dal cinema, per i tanti servizi e divertimenti a disposizione degli utenti. Ma la vacanza sulla spiaggia era ancora un lusso per pochi. Anche se il fascismo darà una bella spinta, promuovendo le colonie estive per irrobustire la gioventù italiana, saranno i baby boomer del Secondo Dopoguerra a regalarci finalmente il mare per tutti. La tabella di marcia era scandita dalle fabbriche che ad agosto chiudevano i battenti e davano il via alla corsa alla villeggiatura. Da lì in poi è tutta una strada in discesa: i turisti stranieri sulle riviere, la scoperta delle isole e degli scorci più incontaminati, il sole, la sabbia finissima, i fondali spettacolari. Villaggio turistico, stabilimento balneare con tutti i comfort, resort cinque stelle o spiaggia libera con panino e birretta nella borsa frigo poco importa, eccoci tutti all'agognata meta!

Spiaggia libera o attrezzata?

Diritti e doveri degli utenti

Gli amanti del mare, in Italia, possono contare su oltre settemila chilometri di costa, dalle forme più varie, la cui bellezza è celebrata in tutto il mondo. Le nostre località di mare sono annoverate tra le destinazioni turistiche per eccellenza, con un assortimento di servizi e strutture che si adatta a tutte le tasche.

Spiagge e lidi fanno parte del cosiddetto demanio marittimo dello Stato e su questo patrimonio, che abbiamo il dovere di rispettare e tutelare perché è solo 'in prestito' dalle future generazioni, vigila la Guardia Costiera anche attraverso le due campagne estive Spiagge libere e Acque libere - incardinate nella più ampia operazione Mare sicuro - che sono svolte a garanzia della pubblica fruizione di litorali e specchi acquei da parte dei cittadini. Questo impegno si è tradotto, solo nell'ultimo biennio, in attività operative ambientali che hanno portato a contestare 1.500 illeciti e segnalare all'Autorità giudiziaria 1.200 soggetti, a carico dei quali sono state elevate sanzioni per oltre 2 milioni di euro. Le stesse attività hanno consentito di riconsegnare alla libera fruizione e ai corretti usi pubblici l'equivalente complessivo di un'area, abusivamente occupata, di circa 800.000 mq.

Chi decide di usufruire dei servizi e delle comodità messi a disposizione dagli stabilimenti balneari sulle



Fonte: pikist.com

spiagge attrezzate può trovare di tutto, in base ai gusti e alle esigenze: chioschi, cabine per il cambio, toilette, docce riscaldate, aree giochi per i bambini, vere e proprie palestre all'aperto, reti da beach volley e beach tennis. In certi casi anche piscine e ristoranti. A voi la scelta! Vi sono, ovviamente, regole da seguire per la sana e civile convivenza. Per esempio, se siete proprietari di un cane sapete che un po' in tutta la penisola esistono spiagge, sia libere che attrezzate, a misura del vostro amico a quattro zampe. Basta informarsi in Rete per individuare con facilità le tante località balneari *pet friendly* esistenti. Ma stacciamoci dalla battaglia e raggiungiamo l'acqua. È il momento di fare la conoscenza di una figura fondamentale: il ba-

gnino! Se siete clienti di uno stabilimento balneare sapete che la legge, proprio per tutelare i bagnanti, stabilisce per loro l'obbligatorietà del bagnino il quale deve essere ovviamente provvisto di brevetto. Quello idoneo è il brevetto MIP che è valido per il mare, le acque interne e la piscina. Come è ben spiegato sulle pagine internet dei soggetti autorizzati a rilasciare il brevetto, la funzione del bagnino è di grande responsabilità avendo il compito di sorvegliare i bagnanti e intervenire in caso di necessità. Deve anche seguire i dettami delle due ordinanze di riferimento: quella della Capitaneria di porto e quella comunale; entrambe devono essere esposte e visibili. Voi bagnanti fate bene attenzione a due cose soprattutto: rimanete entro



VACANZE IN SICUREZZA

“MARE SICURO” CON IL NUE 112

La stagione estiva 2021 è alle porte e anche se, mentre scriviamo, ancora poco sappiamo di come evolverà la situazione per via dell'emergenza sanitaria in corso, quel che è certo è che la macchina della sicurezza sta già oliando i motori.

Inesorabile come l'estate tornerà anche quest'anno “Mare Sicuro”, la campagna della Guardia Costiera per la sicurezza del diporto e della navigazione che nel 2020 ha fatto il giro di boa dei trent'anni. Suo scopo primario è prevenire gli incidenti in mare; inoltre vengono dati suggerimenti ai bagnanti e ai diportisti per un impiego ottimale del bene mare, in tutte le sue forme. Senza dimenticare l'attività di tutela dell'ecosistema marino.

Oltre che sugli 8.000 km di coste marittime, presidi della Guardia Costiera operano anche sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore.

Nell'estate 2020 l'attività ha visto impegnati 3.000 uomini e donne del Corpo, 300 mezzi navali e 15 mezzi aerei. Le cifre, confrontate con quelle degli anni precedenti, hanno evidenziato una diminuzione del numero di incidenti gravi (5 nel 2020 rispetto ai 29 del 2019) e di quello complessivo di persone che hanno perso la vita (il 28% in meno rispetto al 2019), segno che l'attività di informazione e prevenzione è fondamentale nell'ambito della sicurezza in mare. C'è stata, inoltre, una diminuzione dell'illegalità in mare e sulle coste, mentre resta alto il numero dei Bollini Blu rilasciati (circa 4.406) che hanno evitato un'inutile duplicazione degli accertamenti in mare.

Per le emergenze in mare è sempre attivo il numero 1530 che dalla scorsa estate è ufficialmente ricompreso tra le numerazioni di emergenza e quindi all'interno del servizio NUE112 - Numero di Emergenza Unico Europeo - che è già attivo in oltre metà delle regioni italiane ed entro la fine del 2021 potrebbe esserlo in tutte le altre. Grazie a questo sistema le chiamate di soccorso confluiscono nelle Centrali uniche di risposta (CUR) regionali che provvedono poi a trasferirle all'ente preposto alla gestione della specifica emergenza, nel caso specifico la trasferirà alla centrale operativa dell'Autorità marittima del territorio.



il limite stabilito da boe e gavitelli e, se vedete sventolare la bandiera rossa, non entrate in acqua!

Sulle spiagge libere, invece, il servizio di salvataggio è a carico dei comuni competenti i quali, se non dispongono della copertura economica per predisporlo, sono tenuti ad avvisare con opportuna cartellonistica. Fateci caso prima di stendere il vostro asciugamano.

Avventurarsi oltre una certa distanza dalla costa può rivelarsi pericoloso per varie ragioni. Tra le altre perché a certe distanze, di solito oltre i 200 o 300 metri, si apre la fascia nella quale sono consentiti la navigazione a motore e gli sport acquatici come lo sci nautico o l'utilizzo di acquascooter. Se siete appassionati di questi sport dovete conoscere le norme da rispettare che sono sempre ben fissate dalle

locali Capitanerie di porto.

Stessa regola vale per gli appassionati di barca a vela.

La navigazione da diporto è molto diffusa nel nostro paese, gli appassionati sono tantissimi e la pra-

ticano con imbarcazioni di diverse lunghezze. Naturalmente vi sono norme stringenti cui bisogna attenersi. Ogni velista che si rispetti sa che questa avventura richiede il rispetto di limiti ben definiti relativi alla velocità da tenere, dentro e fuori dal porto, alla distanza dalla costa, alla salvaguardia dell'ambiente.

La competenza sui controlli relati-

SE VEDETE
SVENTOLARE
LA BANDIERA
ROSSA
NON
ENTRATE
IN ACQUA



Fonte: "Onda" foto creata da marymarkevich". Questa foto è stata progettata utilizzando le risorse di Freepik.com



vi alla sicurezza della navigazione da diporto è della Guardia Costiera che svolge anche funzioni di polizia amministrativa e giudiziaria, allo scopo di scoraggiare condotte sbagliate.

Diamo un po' di numeri

Certamente la stagione passata è stata caratterizzata da un tipo di turismo balneare sostanzialmente nostrano, per via delle restrizioni dovute all'emergenza sanitaria da Covid-19. La cosa interessante, date queste premesse, è che se-

NELL'ESTATE
POST LOCK-DOWN
IL 60 PERCENTO
DEGLI ITALIANI
HA SCELTO
LA VACANZA
AL MARE

condo i dati dell'ufficio studi ENIT (l'Agenzia nazionale del turismo), pubblicati sul bollettino di settembre 2020, la vacanza ricercata dagli italiani nell'estate post *lock-down* ha visto prevalere la voglia di mare, che si è attestata al 60% doppiando addirittura la vacanza in montagna, altro grande must, rimasta ferma al 30%. Un'indagine condotta dalla CNA Turismo tra i suoi associati ha rivelato che ad agosto 2020 le presenze registrate negli stabilimenti balneari erano 35 milioni; una vera e propria boccata d'aria nonostante l'assenza degli stranieri. Secondo la Confederazione dell'artigianato il dato testimonia anche la qualità dei servizi offerti dalle strutture turistiche.

Nonostante questi numeri incoraggianti, tuttavia, la perdita del turismo straniero è stata una tegola sulla testa di un settore che, in circostanze normali, rappresenta da tempo un vero e proprio traino per l'economia italiana. Basti pensare che solo nel 2019 ancora l'ENIT, con un comunicato stampa, rendeva pubblici i risultati di un monitoraggio che dava in crescita i turisti stranieri sulle nostre spiagge del 30% nel solo 2018, con un ulteriore incremento, dal 5 al 15%, nel 2019.

Al Salone Nautico di Genova, a ottobre 2020, Federturismo e Confindustria Nautica hanno presentato la settima Conferenza nazionale sul turismo costiero e marittimo, un appuntamento tradizionale di grande importanza per questo comparto turistico. La Conferenza - si legge in una nota - "è stata un'occasione per sottolineare come gli amanti del mare siano stati i veri protagonisti di quest'estate in cui l'assenza degli stranieri è stata compensata dai tanti italiani che hanno scelto la vacanza in barca, perché percepita come più sicura, affollando i nostri porti e noleggiando le nostre barche".

Nel 2020 anche il turismo nautico ha insomma avuto qualche soddisfazione e dato respiro ai porti turistici. Favorite ovviamente le imbarcazioni piccole, mentre i mega yacht, almeno per l'anno passato, sono rimasti fermi mancando i turisti intercontinentali. 



INTERVISTA CON PATRIZIO ROVERSI

DI MARINA VIOLA

“Sono un velista per caso” Giro del mondo con Adriatica



L'infanzia, con i primi approcci al mondo della nautica. Poi la grande avventura di 'Adriatica': un giro del mondo in barca a vela che lo ha visto solcare gli oceani con il format televisivo "Velisti per caso". Patrizio Roversi, conduttore televisivo, scrittore, amante della natura e del mondo, ci apre una finestra sulla sua esperienza di velista 'per caso' e il suo rapporto con il mare. E ci anticipa un sogno per il futuro, tornare in acqua con "La barca di Noè".



Patrizio Roversi



Quali sono i tuoi primi ricordi legati al mare?

Io sono nato a Mantova dove ci sono tre laghetti, uno dei quali abbastanza significativo, per cui i mantovani una certa dimestichezza con l'acqua ce l'hanno.

Sappiamo tutti nuotare e remare. Ma il mio rapporto con il mare è iniziato con mio padre, che non era affatto un marinaio però era un grandissimo appassionato di barche. Aveva l'abbonamento a Nautica e a tutte le riviste di settore. Lui mi portava al mare, a spasso sui moli, e mi illustrava tutte le barche, sia a vela che a motore, raccontandomi come erano fatte e come erano armate. Della teoria sapeva tutto. Ma era una passione del tutto ipotetica.

E la barca a vela quando è arrivata?

Nel 2001, io e Syusy facevamo i "Turisti per caso" girando il mondo in tanti modi. Per 'aggravare' la situazione abbiamo deciso di fare il giro del mondo in barca. Per noi è stata anche una provocazione perché la vela era considerata allora, ma anche oggi, un'attività che puoi permetterti solo se sei un milionario o uno sportivo. Noi invece, frequentando anche il Salone di Genova, abbiamo fatto amicizia con alcuni cantieri che 'incredibilmente' ci hanno dato fiducia e ci hanno aiutati a trovare una barca che potesse avere quelle caratteristiche di sicurezza necessarie per affrontare un'impresa del genere. Abbiamo avuto relativamente fortuna perché, spargendo la voce, abbiamo trovato questo guscio d'acciaio



Adriatica, la barca a vela di 'Velisti per caso'



che abbiamo acquistato – con molte cambiali – a peso, compreso di motore diesel e di coperta in teak, lo abbiamo fatto armare e da lì è partita l'avventura di "Velisti per caso". Infatti adesso ne stiamo festeggiando il ventennale.

Quindi Adriatica è stata la tua prima barca?

Sostanzialmente sì. Un amico mi aveva coinvolto in qualche regata con una barca a vela di categoria Fireball ma il brutto è che finché abbiamo fatto piccole regate sui laghi è andato tutto bene, alla prima regata in mare sono stato malissimo! In realtà io soffro il mal di mare e infatti sono stato, sono e sarò sempre un velista 'per caso'. Non sono un bravo marinaio ma paradossalmente sono un uomo da grandi traversate. Infatti, nella traversata atlantica e poi in quella pacifica sono stato male i primi due giorni ma poi mi sono adattato. La prima traversata atlantica l'ho fatta con Cino Ricci: io giù in cuccetta che stavo malissimo e lui che veniva e mi diceva: «Ma cosa fai, smettila. Dai vieni su!».

Adriatica oggi che fa?

Ci sono progetti in corso?

Adesso è all'Isola d'Elba. 'Purtroppo', devo dire, perché mi costa più di sei figli! Non è solo mia, naturalmente, siamo un gruppo. Comunque Adriatica non è una barca da vacanze; è sempre stata una barca da imprese collettive. Dopo il giro del mondo, che è finito nel 2004, è stata usata per scopi didattici, con i ragazzi affetti dalla sindrome di Williams ha fatto un giro per vari porti con attività di

sensibilizzazione rispetto a questa malattia rara. Insomma, continua a essere a disposizione per obiettivi di carattere collettivo, anche perché è una barca di 22 metri, con 5 cabine e 13 cuccette. Per me, e lo dico da profano, è la barca più bella che esista: è un progetto Sciomachen, ha la misura giusta, è dotata di tantissime caratteristiche di sicurezza, pesca 3 metri e 80 e può affrontare qualunque tipo di mare.

Ora abbiamo un progetto che eravamo sul punto di realizzare quando è arrivato il Covid a scombinare tutto. Lo spunto nasce proprio dal primo giorno in cui abbiamo incontrato Adriatica: quando siamo arrivati sono volati via dei piccioni, sono scappate delle galline e Zoe, nostra figlia, che allora aveva sette anni, ha detto: «Ma questa è la barca di Noè!». Così abbiamo pensato di fare proprio la barca di Noè, che gira il Mediterraneo per raccogliere, documentare e raccontare progetti ecocompatibili. Vorremmo trasformare Adriatica in una sorta di studio galleggiante dove ospitare persone che hanno delle idee.

Secondo te che comportamenti bisogna adottare in barca per la salvaguardia del mare?

Dopo il giro del mondo, con Adriatica abbiamo circumnavigato l'America del Sud per il bicentenario di Charles Darwin, alternando a bordo studenti di otto diverse università italiane. In quella occasione uno degli sponsor era Enel che ci diede tutti gli strumenti per produrre energia solare, eolica e anche a idrogeno. Quindi Adriatica è stata



anche un laboratorio per l'energia rinnovabile. Naturalmente abbiamo anche sempre preso tutte le precauzioni, obbligatorie, per non inquinare. Acque grigie, acque nere. Un'azienda ci aveva fornito detergenti biodegradabili e che non facevano schiuma. Insomma, abbiamo sempre avuto tutte quelle attenzioni che ogni diportista dovrebbe avere. Poi noi facevamo televisione e avendo una vocazione divulgativa ci sentivamo, e ci sentiamo, investiti di una certa responsabilità pensando di dover dare l'esempio.

Che impressione hai dei diportisti riguardo all'approccio con l'ambiente?

Come si sa ci sono due mondi, non solo separati ma spesso antagonisti, cioè quelli che vanno a motore e quelli che vanno a vela. Dai velisti le barche del primo tipo vengono chiamate 'ferri da stiro'. Io penso di appartenere al mondo dei velisti, certo per motivi etici e ambientalisti ma anche per ragioni di sicurezza! Io che ho paura del mare, a bordo di una barca a vela con tanto di bulbo mi sento sicuro. E' pressoché inaffondabile e puoi affrontare il mare in maniera più sicura rispetto a una a motore che, se questo ti molla ... puoi cominciare a pregare! Quindi io appartengo alla schiera dei velisti anche se, diciamocelo, sono indegno! Io sulla barca non so far niente.

Vi siete mai trovati in situazioni di pericolo?

Premetto che noi abbiamo fatto il giro del mondo seguendo la rotta dove, come dicono gli esperti, si scioglie il

burro, cioè attorno all'equatore e nelle stagioni giuste e quindi abbiamo sempre evitato di incappare in problemi legati al meteo. Salvo in una tratta, in cui io non ero a bordo, tra la Nuova Zelanda e l'Australia in cui Adriatica è stata seriamente messa alla prova. C'ero in altre situazioni complicate. Per esempio, una volta, attraversavamo l'Atlantico e già da un giorno avevamo preso l'aliseo quando un'ondata anomala, causata da una nave, è entrata nel pozzetto di poppa e, attraverso un oblò rimasto incautamente aperto, ha bagnato tutta la cabina di montaggio. A quel punto abbiamo temuto che, con l'attrezzatura rovinata, il nostro viaggio si potesse rivelare inutile e perciò abbiamo deciso, insieme con lo skipper, di tornare indietro. Così abbiamo fatto un paio di giorni contro l'aliseo, con un vento molto sostenuto in faccia, per tornare alle Canarie. E' stato tosto. Lo skipper, Marco Covre, si è letteralmente legato al timone e tutti siamo stati malissimo. Poi ci sono stati altri episodi, qualche momento di paura l'ho avuto ma non si è fatto male mai nessuno. Siamo sempre stati molto prudenti, per cominciare abbiamo sempre avuto dei professionisti, con molta esperienza, che si sono succeduti al timone. Come quando, nel 2004, Adriatica ha subito nel Mar Rosso un tentativo di abbordaggio da parte dei pirati. Lo skipper allora era Gigi Nava. Il motto di Velisti per caso è "Se ce la facciamo noi, ce la possono fare tutti". E ne siamo convinti perché tutte le cose che abbiamo fatto noi sono fattibilissime da parte di tutti. Ma ho verificato quanto possa essere perico-



loso il mare. Io consiglio sempre, se si vuole andare in vacanza su una barca noleggiata, di prendere uno skipper. Soprattutto nel Mediterraneo dove il meteo è davvero imprevedibile. È un mondo a cui bisogna avvicinarsi con molta modestia, affidandosi.

Altri consigli per chi la prossima estate vorrà avventurarsi in una vacanza in barca a vela?

Intanto le dotazioni di sicurezza non devono essere prese sotto gamba, quindi assicurarsi che il mezzo che si possiede o si noleggia sia in ottimo stato di manutenzione. Poi, a mio parere, in barca a vela non sono da sottovalutare le manovre. Per esempio, se si fa la navigazione notturna, va bene avere il radar allarmato ma qualcuno sempre sveglio in coperta ci deve essere. Del resto, la navigazione notturna non è obbligatoria. Bisogna lasciarla fare a chi è in grado. Poi una cartografia di base efficiente. Per il resto penso che sia la vacanza più bella che si possa fare perché anche la più bella villa sul mare è ferma, mentre in mare ci sono delle calette dove, se metti l'ancora per tutto il pomeriggio, sera, notte, alba, godi di una vista meravigliosa, impagabile. E poi bisogna rispettare delle regole e dei ruoli. Un po' di testa ci vuole, anche in vacanza.

Custode della sicurezza in mare è la Guardia Costiera.

Ti è mai capitato di incrociarla?

Non lo dico per piaggeria ma, quando sei in navigazione e vedi la Guardia Costiera, non hai mai la sensazione dell'autorità che, oddio, ti viene a con-

trollare. Anzi, in caso di necessità, meno male che c'è! E ha un'immagine positiva presso i diportisti perché è lì per fare, non solo per controllare. Questa è una cosa bella e importante. C'è questo spirito, in mare, che è un po' diverso, senza offesa, dalle forze dell'ordine a terra che le vedi sempre come quelli che devono controllare se hai il crick.

Mare italiano e mare straniero. Differenze?

Noi nel mondo abbiamo sempre privilegiato degli approdi attrezzati. Una cosa ho notato in Italia, che spesso vengono costruiti dei porticcioli turistici dove, diciamolo, l'obiettivo è realizzare villette e negozi. Spesso, soprattutto in Adriatico, non si tiene conto delle correnti per cui è normale che alla fine i porticcioli si insabbino e siano spesso inagibili, soprattutto per noi che peschiamo moltissimo. E poi molti non sono attrezzati per questo popolo di nomadi della vela che è un popolo bellissimo, fatto di persone squisite, molto socievoli, che hanno grande attenzione per l'ambiente. Spesso mancano docce adeguate, non c'è la possibilità di fare cambusa con dei carrelli. Altra cosa sono i prezzi, è vero che in genere i nomadi del mare sono un po' dei poveracci rispetto a quelli dei grandi ferri da stiro ma rappresentano anche un immaginario. Trascinano gli altri e sono dei modelli. E soprattutto è una fascia di turismo cui è importante rivolgersi. Per i tedeschi, per esempio, noi siamo il mare di riferimento e loro sono molto bravi ad andare per mare. Anche i francesi vengono volentieri e sono molto esigenti. Ci vorrebbe un po' più di attenzione verso questo tipo di turismo nautico. 🚩





ISTAT: formazione del Corpo e servizi per la collettività

Alla fine dello scorso anno l'Istat ha pubblicato il *Censimento permanente delle istituzioni pubbliche*, un importante documento che comprende le rilevazioni svolte anche sulla Guardia Costiera. Nel 2016, l'Istat ha avviato la prima edizione del *Censimento*, basato sull'integrazione del Registro di base delle istituzioni pubbliche con le informazioni desunte dall'indagine statistica diretta.

Da quest'ultima sono state escluse le scuole statali (oltre 40mila), vista la disponibilità di informazioni di fonte amministrativa. L'indagine diretta a supporto del Registro delle istituzioni pubbliche si basa su una parte di informazioni di base, da acquisire con continuità, e su un set di informazioni di approfondimento da raccogliere a cadenza pluriennale. Rispetto al precedente *Censimento* generale, a cadenza decennale, il *Censimento permanente delle*

istituzioni pubbliche ha esteso, appunto, la rilevazione a Forze di polizia, Forze armate e Capitanerie di porto, secondo specifiche modalità condivise in accordo con i ministeri competenti. Tutto ciò al fine di delineare un quadro completo della struttura e delle caratteristiche di tutta la Pubblica amministrazione. La rilevazione è stata effettuata una prima volta con riferimento al 2015 e una seconda con riferimento al 2017.

I censimenti permanenti della popolazione e delle unità economiche rappresentano un'importante innovazione nell'ambito della statistica ufficiale, fino al 2011 caratterizzata da censimenti generali a cadenza decennale.

Quelli effettuati sulle unità economiche sono accomunati dalla medesima strategia e si basano su due elementi cardine: l'uso di un registro statistico, realizzato dall'Istat attraverso l'integrazio-



L'EVOLUZIONE NELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DELLA GUARDIA COSTIERA

A CURA DEL REPARTO PERSONALE DEL COMANDO GENERALE

Il personale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera è oggi chiamato a operare in un ambiente tecnico, amministrativo e operativo caratterizzato da una mutevole complessità, in cui agiscono attori con interessi rilevanti e diversificati che si intrecciano sia a livello nazionale che internazionale.

La necessità di adattarsi ai continui mutamenti, l'esigenza di flessibilità e di superare le resistenze al cambiamento, hanno fatto maturare la convinzione che la chiave del successo risieda nel coltivare - lungo lo sviluppo di carriera - specifiche abilità, conoscenze e competenze del personale, in adesione ai principi di formazione continua (*life long learning*).

Per il raggiungimento di tali ambiziosi obiettivi, oltre a porre una rinnovata attenzione ai percorsi di formazione di base e specialistica, sempre più ispirati ai principi di specificità del Corpo, l'intera offerta formativa è stata proiettata verso quelle discipline in grado di porre il personale nelle condizioni di operare in contesti incerti, complessi e di respiro internazionale ove, oltre a una conoscenza approfondita di una seconda lingua, è richiesto il possesso di competenze gestionali e modalità di approccio basate sul *risk based thinking*; si è osservato, infatti, che le variabili che caratterizzano il contesto in cui operano le organizzazioni "moderne" sono in continua mutazione e richiamano l'esigenza di sviluppare capacità in grado di assumere decisioni razionali ed efficaci in tempi stretti.

Tale rivoluzione, in linea con lo spirito di rinnovamento che ha permeato tutte le attività del Reparto personale a partire dal 2018, ha portato l'Ufficio Scuole e formazione a ricercare e ottenere, nell'agosto 2019, la certificazione di qualità ISO 9001:2015 dei processi di progettazione, esecuzione e controllo delle attività di formazione specialistica del personale del Corpo. Tale certificazione, che ha interessato sia l'Ufficio che i singoli Centri di formazione specialistica del Corpo, risulta estremamente rilevante, soprattutto se inquadrata nel contesto internazionale della formazione di "Guardia Costiera", formalmente riconosciuta dagli interlocutori internazionali



con cui il Corpo ormai quotidianamente si interfaccia (*Partnership Academy di FRONTEX, IALA, EMSA ed EFCA*).

Anche sotto il profilo della metodologia la formazione ha subito un rapido processo evolutivo, attraverso l'attenzione mostrata alle risorse legate all'*Edtech* (*education technology*), che prescindono dall'aula fisica e dalla lezione frontale. Tale approccio, avviato nel 2019, ha permesso di fronteggiare anche l'emergenza COVID-19, dando avvio a un nuovo paradigma formativo. Infatti, se da un lato la didattica in aula continua a essere imprescindibile per l'addestramento *on the job*, secondo il concetto del *learning by doing*, dall'altro la *digital learning*, secondo i principi introdotti dalla "transizione digitale", è ormai da considerare - nelle sue più diversificate accezioni e modalità - risorsa a cui il Corpo potrà ricorrere anche nella gestione della fase *post-Covid*, con formule di *blended learning*.

Determinante è anche il ricorso alle risorse formative offerte dalle altre Amministrazioni dello Stato cui il Corpo guarda sempre con estremo interesse, dialogando a pari livello con tutti gli organi programmatori delle Forze Armate, Forze di Polizia, Università e Enti centrali con l'obiettivo di diversificare le conoscenze e le esperienze ma soprattutto di ampliare, a favore del personale, la rete di relazioni all'interno del sistema Paese.

L'approccio assunto mira quindi a considerare la formazione quale strumento dinamico di creazione del capitale intellettuale che assume valore di investimento continuo, i cui rendimenti elevano il patrimonio del Corpo e del militare a cui si chiede un comportamento attivo e l'impegno di "generare" un valore professionale.

La "filosofia formativa" che, quindi, ci si prefigge di portare avanti per accompagnare e supportare l'evoluzione del Corpo si basa sull'*empowerment*, processo fondamentale per le organizzazioni come la Guardia Costiera italiana.

La "filosofia formativa" che, quindi, ci si prefigge di continuare a portare avanti per accompagnare e supportare l'evoluzione del Corpo si basa sull'*empowerment*, processo fondamentale per le organizzazioni come la Guardia Costiera italiana che devono saper "leggere i processi di cambiamento economici, giuridici, culturali e sociali in corso nei contesti locali, regionali, nazionali e internazionali in cui agiscono, per cogliere opportunità e individuare possibili minacce, ed operando scelte votate all'adozione delle migliori soluzioni possibili*".

* D.Francescato-M.Tomai-A.Solimeno, *Lavorare e decidere meglio in organizzazioni empowering ed empowered. L'analisi Organizzativa Multidimensionale e la formazione empowering come strumenti di intervento nei contesti di lavoro* (2008)



ne di diverse fonti amministrative e statistiche e aggiornato annualmente; una rilevazione diretta a forte valenza tematica, necessaria a completare, a cadenza

**IL CORPO DELLE
CAPITANERIE
DI PORTO
È RILEVATO
COME UNITÀ
ISTITUZIONALE
A SÉ STANTE**

periodica (per le istituzioni pubbliche biennale e dalla prossima edizione triennale; per imprese e istituzioni non profit triennale), il quadro informativo e consentire l'analisi in serie storica del profilo di istituzioni pubbliche, imprese e istituzioni non profit.

Il Corpo delle Capitanerie di porto, per le specifiche peculiarità che lo contraddistinguono, è rilevato come unità istituzionale a sé stante, quindi staccato dalle istituzioni dell'ambito Difesa e da quelle del comparto Sicurezza. Da notare subito, in questa indagine, che nel biennio 2015-2017 nel comparto Difesa e Sicurezza si registra una flessione complessiva del personale dipendente pari al 2,9% (circa 14mila unità in meno). Invece le Capitanerie di porto mostrano un aumento del 2,6% del personale. Inoltre, si rileva che per le Capitanerie di porto, date le loro funzioni, le regioni con la quota maggiore di dipendenti sono la Sicilia (2.120), il

SERVIZI ESPLETATI NEL COMPARTO CAPITANERIE DI PORTO. Numero di prestazioni 2015-2017

SERVIZI	2017	2015	Variazione 2017/2015	
	Totale Nazionale	Totale Nazionale	Valori assoluti	%
Ispezioni e accertamenti (Ambiente)	348.588	175.565	173.023	98,6
Esami di idoneità all'esercizio delle professioni	61.228	36.032	25.196	69,9
Ispezioni e accertamenti (Urbanistica e gestione del territorio)	299.101	128.956	170.145	131,9
Altro (Urbanistica e gestione del territorio)	44.424	25.826	18.598	72,0
Rilascio autorizzazioni e certificazioni (Infrastrutture e trasporti)	130.543	85.003	45.540	53,6
Ispezioni e accertamenti (Infrastrutture e trasporti)	472.269	667.600	-195.331	-29,3
Servizi anagrafici (Infrastrutture e trasporti)	5	11.486	-11.481	-100,0
Altro (Infrastrutture e trasporti)	22.194	18.826	3.368	17,9
Altro (Ordine pubblico e sicurezza)	19.935	18.574	1.361	7,3
Denunce, esposti e querele ricevute dai cittadini (Polizia giudiziaria)	2.613	3.267	-654	-20,0
Contravvenzioni elevate (Polizia giudiziaria)	37.854	35.553	2.301	6,5
Ricorsi amministrativi ricevuti (Polizia amministrativa e locale)	497	526	-29	-5,5
Interventi per soccorsi e incendi	4.188	4.374	-186	-4,3
Vigilanza, prevenzione e repressione in materia di patrimonio culturale	5.784	8.025	-2.241	-27,9
Controlli per la salvaguardia della flora e fauna	167.726	106.548	61.178	57,4
Controlli per la tutela e valorizzazione delle aree protette	32.399	52.846	-20.447	-38,7
Controlli per il contrasto ai reati in danno all'ambiente	3.278	3.624	-346	-9,5
Iniziative e manifestazioni sportive	1.169	933	236	25,3
Altro (Sport e ricreazione)	443	474	-31	-6,5
TOTALE PRESTAZIONI	1.654.238	1.384.146	270.092	19,5

Fonte: <https://www.istat.it>



Fonte: <https://www.istat.it>

Lazio (1.454) e la Puglia (1.162). Una sezione del Censimento pone l'accento sulle attività di formazione. Negli ultimi anni, in effetti, data l'attualità e le sfide complesse che interessano l'Italia come Paese avanzato, si è posta molta attenzione sulla formazione del personale nell'ambito delle Forze armate, di Polizia e Capitanerie di porto, con l'obiettivo di adeguarla alla crescente domanda di innovazione e sviluppo delle competenze in un contesto lavorativo e professionale in continua evoluzione. Il settore Forze di polizia/Forze armate nel 2017 ha realizzato in totale 10.630 attività formative, delle

quali l'1,1% organizzato dalle Capitanerie di porto. Focalizzando l'attenzione sul 2017, le aree disciplinari delle attività formative cui partecipano i dipendenti del settore Forze di polizia/Forze armate sono influenzate dalla natura della funzione di ciascun comparto.

Confrontando la distribuzione percentuale delle attività formative per comparto nel 2017 e nel 2015, si rileva che sono in aumen-

NEGLI ULTIMI
ANNI
SI È POSTA
MOLTA
ATTENZIONE
SULLA FORMAZIONE
DEL PERSONALE



Centro di formazione specialistica sicurezza della navigazione e trasporto marittimo del Corpo delle Capitanerie di porto "C.A.(CP) A. De Rubertis" nella Stazione Marittima di Genova
Fonte: Genova - Stazione Marittima (Ponte dei Mille). Questo file è concesso in licenza con la licenza Creative Commons Attribution-Share Alike



to quelle organizzate dalle Forze armate e dalla Guardia di Finanza mentre diminuiscono le attività disposte dagli altri corpi. Nel 2017, i partecipanti ogni 100 dipendenti si concentrano nei comparti Guardia di Finanza (84,2%) e Forze armate (64,4%). Tale indicatore è in crescita, rispetto al 2015, per i comparti Forze armate (da 64,1% a 64,4%), Guardia di Finanza (da 69,6 a 84,2%), Arma dei Carabinieri (da 13,7 a 20,7%) e Capitanerie di porto (da 20,9 a 21,5%); diminuisce invece per la Polizia di Stato (da 27,1 a 16,3%) e significativamente per la Polizia penitenziaria (da 33,2 a 4,6%). Il dato isolato dei dipendenti delle Capitanerie di porto ci dice che si formano principalmente nelle discipline tecnico-specialistiche (62,2%) e nelle lingue straniere (27%) proprio per il ruolo che hanno nell'ambito delle loro attività lungo le coste italiane.

Per le modalità di erogazione delle suddette attività di formazione, il 56,2% delle attività è stato effettuato in aula e circa il 21% tramite *e-learning*.

Altre modalità, quali i *webinar*, il *learning on the job* oppure convegni/conferenze, sono meno diffuse mentre non è mai stata utilizzata la formazione per telefono; viceversa, secondo la rilevazione, c'è stato un ampio ricorso a modalità miste (plurimodali) per circa il 15% delle attività.

Infine, in merito ai servizi espletati sul territorio, il *Censimento*

permanente delle istituzioni pubbliche Istat ci informa che le Capitanerie di porto offrono una gamma diversificata di servizi difficilmente aggregabili in macro-categorie, tutti funzionali al

IL CONFRONTO
2017/2015
EVIDENZIA
UNA CRESCITA
DEL 20% CIRCA
DEI SERVIZI
ESPLETATI

loro mandato istituzionale, ovvero la salvaguardia delle coste e del mare.

Le Capitanerie di porto hanno erogato, nel 2017, 1.654.238 servizi e, nel 2015, 1.384.146 servizi. Il confronto 2017/2015 evidenzia una crescita del numero dei servizi espletati pari a circa il 20%.

Per fare qualche esempio, in merito a ispezioni e accertamenti in campo ambientale nel biennio in esame c'è stato un incremento del 98%, passando da 175.565 ispezioni nel 2015 a 348.588 nel 2017.

Controlli per la salvaguardia della flora e fauna hanno avuto un incremento del 57% circa, sono diminuiti invece di circa il 20% le denunce, gli esposti e le querele ricevute dai cittadini, sono aumentati di quasi il 132% le ispezioni e gli accertamenti in materia di urbanistica e si nota, infine, un incremento del 25% delle iniziative e manifestazioni di carattere sportivo. 

adb

