



il Giornale



SABATO 19 MARZO 2011

Direttore ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XXXVIII - Numero 66 - 1.20 euro

www.ilgiornale.it

L'ATTACCO A GHEDDAFI COSTRETTI ALLA GUERRA

I caccia italiani pronti a bombardare la Libia. Una scelta necessaria per mantenere il nostro ruolo in Europa. Il rischio del dopo rais

di Alessandro Sallusti

Bando ai giri di parole. L'Italia entra in guerra. Non c'è altro modo per definire la decisione presa ieri dal governo. Sotto il cappello dell'Onu, i nostri caccia e le nostre navi parteciperanno ai bombardamenti della Libia per fare cadere il dittatore Gheddafi. Per una suggestiva coincidenza, la decisione finale era stata presa l'altra sera al Teatro dell'Opera di Roma, dove Napolitano, Berlusconi, Letta e La Russa stavano assistendo al «Nabucco» celebrativo dei 150 anni dell'Unità. Mentre in sala risuonavano le note del «Va pensiero», inno alla libertà dei popoli, nel foyer riservato alle spalle del palco reale veniva messa a punto la risposta che il consiglio di sicurezza dell'Onu, riunito a New York, attendeva: l'Italia non solo metterà a disposizione delle forze Nato le proprie basi (senza che un attacco sarebbe problematico), ma sarà della partita con suoi uomini e mezzi.

Gheddafi è un dittatore, più pazzo che sanguinario, con trascorsi da terrorista. Questo è bene dirlo subito e tenerlo presente sempre. Ciò nonostante, con lui l'Italia aveva trovato a fatica una convivenza dettata esclusivamente da interessi. Dalla Libia infatti arrivava una importante parte del nostro petrolio, molti miliardi di euro libici sono investiti in nostre aziende strategiche, la Libia è decisa nel fermare l'ondata di clandestini che si vuole riversare sulle nostre coste. Che fine farà il recente trattato che dopo anni di incertezze ha regolato tutto questo? Non lo sappiamo, perché nessuno è in grado di dire che cosa accadrà una volta caduto Gheddafi. Quella che è in corso a Tripoli non è infatti una guerra di liberazione come la intendiamo noi in Occidente (via il tiranno arriva la democrazia) e neppure è paragonabile alle rivolte che hanno scosso Egitto e Tunisia (popo-

li affamati e anni di repressione feroce). Il reddito medio dei libici è il più alto tra quello dei Paesi arabi, e più che una lotta tra il bene e il male, da quelli parti è da sempre in corso una guerra tra tribù, che ancora costituiscono l'ossatura sociale e politica del Paese. Bombardare la Libia è quindi un salto nel buio, necessario per mettere al riparo i rivoltosi dalla vendetta del tiranno che stava per riprendere il controllo del territorio. Operazione nobile e a questo punto necessaria, anche se al regime, nei primi giorni della crisi, sono stati imputati dalla stampa araba bombardamenti tappeto su folle inermi che si sono poi dimostrati un falso. Gheddafi non ha l'atomica (ha cercato di farsela ma soprattutto Bush padre l'ha riportato a miti consigli con la forza), quindi non può essere una minaccia per il mondo. La sua forza militare non è in grado di portare seri pericoli all'Occidente.

Nonostante questo, Francia e Inghilterra, per motivi umanitari ma anche per interessi, hanno spinto molto per una soluzione militare e hanno lavorato sulle diplomazie del mondo. Obama, alla fine, ha detto sì. L'Italia poteva starne fuori? La risposta è no. Il destino della Libia è anche affare nostro, e non soltanto per motivi storici o di vicinato. L'Italia è diventata grande (150 anni) e deve prendersi le sue responsabilità nell'intricato e non sempre trasparente gioco dei rapporti internazionali. Non possiamo lasciare fare, né a Gheddafi di massacrare i suoi, né a Sarkozy e soci di mettere mano da soli sulla Libia, sui nostri interessi economici e sulle nostre strategie politiche. Non abbiamo scelta, non perché succubi ma per l'esatto contrario: non vogliamo più subire decisioni di altri. La novità è che Berlusconi non ha usato i sotterfugi e le ipocrisie dei suoi predecessori coinvolti in analoghe, drammatiche scelte.



SENZA ALTERNATIVE
Perché l'Occidente deve rovesciare il Colonnello ferito

di Fiamma Nirenstein

a pagina 3

IL REPORTAGE
Nel caos di Tripoli, la città-bunker che aspetta le bombe

Fausto Biloslavo

a pagina 10

L'INTERVISTA
Veltroni: «Italia unita Non potevamo restare a guardare»

Vittorio Macioco

a pagina 8

RICORSI STORICI
Cent'anni dopo i nostri soldati nell'ex colonia

di Francesco Perfetti

a pagina 15

Advertisement for Immobiliare.com. Text: 'Anche il tuo sogno saprà trasformare in Realtà'. Includes photo of Roberto Carino and contact info: Tel. 06.8549911, info@immobiliare.com, www.immobiliare.com.

Article 'CUCÙ di Marcello Veneziani' titled 'Nella festa del papà, ci coccola Mamma Silvio'. Text discusses Berlusconi's relationship with his mother and the political implications. Includes a small photo of Silvio Berlusconi.

Advertisement for Nautica watches. Shows several luxury watches with detailed dials and leather straps. Text: 'NAUTICA'.



IL GIORNALE DI BORDO



Pagine a cura di **Antonio Risolo**

www.ilgiornale.it/ligiornaledibordo

SOTTOCOPERTA

«YARE», IL SALONE DEI SERVIZI. Dal 31 marzo al 2 aprile, Viareggio ospiterà «Yare» (Yachting After sales & Refit Exhibition), il primo salone nautico internazionale dedicato a tutti i servizi che seguono l'acquisto di uno scafo. Per tre giorni Viareggio sarà la capitale mondiale della nautica grazie al più grande e più completo evento riservato a

tutti gli operatori del settore: dai costruttori alle agenzie di brokeraggio, dai progettisti agli impiantisti, fino agli enti certificatori e alle marine. «Yare» dicono gli organizzatori - risponde concretamente alle difficoltà della nautica. Il refitting può diventare il core business di cantieri, come quelli toscani, tra i più tecnologici e meglio organizzati».

SUPER ADDIZIONALE (50%) SULLE CONCESSIONI DEMANIALI

La Regione Sardegna prepara la stangata

Se approvata, la proposta del governatore Cappellacci darebbe il colpo di grazia al turismo da diporto. Mentre l'onorevole Fallica vorrebbe il patentino per le barchette da 2 a 10 metri e l'immatricolazione per tutti i natanti

Antonio Risolo

Viva l'Italia e i suoi 150 anni di contraddizioni. Sulla Sardegna, finalmente libera dal tassator cortese (al secolo Renato Soru, bocciato prima dalla Corte europea, poi dal mercato e infine dagli elettori), torna a soffiare il vento delle stangate sui porti e quindi sul turismo da diporto. Si parla di addizionali importanti mentre non esistono regole nazionali sui criteri minimi per il rilascio e il rinnovo delle concessioni demaniali. Ma non è tutto. A livello nazionale, infatti, ci sono proposte e disegni di legge per tornare all'immatricolazione dei natanti, cioè barchette e barchette da 2 a 10 metri. E anche di strani patentini. Andiamo per ordine. In Sardegna la giunta del governatore Ugo Cappellacci intende varare un'addizionale del 50% sulle concessioni demaniali. Non ci soffermiamo sul sonato sconcerto degli operatori del settore, ancora marciati dagli effetti della crisi economica, ma si tratta di una stangata che va a sommarsi agli incrementi sui canoni di specchi d'acqua, pontili e banchine fissati dalla Finanziaria 2007 del governo Prodi (incrementi fra il



LA SCURE

Nella foto d'archivio un'immagine del porto turistico di Alghero (Sassari). La giunta regionale della Sardegna potrebbe introdurre un'addizionale del 50% sulle concessioni demaniali. Si tratta di un provvedimento che penalizzerebbe ancora di più gli operatori del settore e tutta la filiera del turismo da diporto già alle prese con gli effetti della crisi economica. Scampati alla famigerata «tassa Soru», gli operatori sardi, e diportisti di mezzo mondo, confidano ora in un ripensamento da parte della giunta guidata da Ugo Cappellacci. In fin dei conti, dicono in coro, la più importante industria della Regione è proprio il turismo, compreso quello che arriva dal mare. Semmai, questa industria, occorrerebbe incensurarla, aiutarla a uscire dalle mille difficoltà in cui l'ha cacciata la crisi economica

ALLARME Sconcerto tra gli addetti ai lavori: non è questa la strada per rilanciare l'economia

300 e il 1.200%). È un segnale allarmante di che cosa potrebbe portare il federalismo emaniale. Tutto questo mentre le norme di semplificazione fanno muffa in Senato. Ma il nuovo assetto dello Stato non dovrebbe promuovere politiche concorrenziali sul turismo? Politiche capaci di attrarre, non di deviarlo verso gli altri Paesi del Mediterraneo, come è avvenuto con la famigerata «tassa Soru».

La nautica, dai costruttori alla lunga filiera del turismo da diporto, confida ora nel buon senso del governatore, Ugo Cappellacci, che nei prossimi giorni dovrebbe decidere se dare o no il colpo di grazia all'economia della sua Sardegna: il turismo nautico.

Tappato però - per grazia ricevuta - il buco Soru, ecco aprirsi un'altra... Fallica, un altro colpo basso al settore. Stiamo parlando dell'iniziativa dell'onorevole Giuseppe Fallica: un disegno di legge per l'immatricolazione dei natanti (scafi da 2 a 10 metri, oggi esenti) e patentino obbligatorio per tutti. Per la patente «maggiore», invece, il deputato vorrebbe i punti di penalizzazione come per l'auto.

Sostiene l'onorevole che «ogni anno si verificano gravi incidenti in mare per la collisione di imbarcazioni di cui sono vittime decine di persone...». In realtà i decessi causati da unità da diporto sono stati in media 3 all'anno e nella quasi totalità

dei casi sono dovuti a imbarcazioni immatricolate o moto d'acqua (incluse anche le cause accidentali, come esplosione o incendio), mezzi tutti condotti, per legge, da patentati.

Il pacchetto Fallica prevede anche una banca dati per inattanti con

le «caratteristiche di costruzione e identificazione, eventuali modifiche tecniche, compresi gli interventi di manutenzione ordinaria straordinaria, i dati relativi allo stato giuridico del costruttore e del mandataro, nonché del conducente», magari con intercettazione obbliga-

La reazione

Matteo Marzotto (Enit): «Così muore un settore»

«Un approdo funzionale e attrezzato porta una forte economia e se fossi un rappresentante delle istituzioni locali non trascurerei un'opportunità così vantaggiosa». Matteo Marzotto, presidente dell'Enit (l'Agenzia nazionale del Turismo), di recente aveva commentato così la situazione italiana del diportismo, sottolineando tra l'altro l'importanza strategica di un comparto che tutti difendono a parole ma che attende fatti concreti da decenni. E che potrebbe rilanciare davvero l'economia dell'intero Sud.

«Il settore della nautica - aveva aggiunto il presidente Enit - rappresenta una forte leva per il turismo in un Paese con tanti chilometri di coste e

in cui esiste un gran numero di cantieri tra i migliori del mondo che producono imbarcazioni da 4 a 80 metri. La Spagna, che come la Francia lo ha capito meglio di noi, ha appena confermato il regime di esenzione fiscale per i superyacht delle Isole Canarie, attuato attraverso il registro per il loro uso commerciale».

E nei giorni scorsi Marzotto ha rincarato la dose visitando il Salone Nauticus di Napoli che chiuderà i battenti domani: «È impensabile - ha detto - che il porto di Mergellina, che rappresenta il punto di partenza, la porta d'ingresso per destinazioni come Capri o Ischia, possa essere ridotto nelle condizioni in cui vediamo».



CRITICO
Il presidente dell'Enit Matteo Marzotto

Lo abbiamo visto anche noi. E si tratta di condizioni davvero pietose.

Quindi, dopo aver ammirato i rendering dei progetti dell'Unione Nazionale Armatori da Diporto, esposti in uno dei padiglioni della rassegna napoletana, ha aggiunto: «Se Mergellina fosse così preferirei tenere la mia barca a Napoli anziché a Porto Ercole.

Un porto funzionale e attrezzato ha una forte ricaduta economica sulla città. Se io fossi un rappresentante delle istituzioni locali - ha ripetuto - non trascurerei questa grandissima opportunità. Purtroppo il turismo nautico, non è sviluppato come dovrebbe, spesso proprio a causa dell'inadeguatezza e della mancanza di attrezzature nei porti e di infrastrutture, specialmente al Sud. Chi fa turismo nautico deve anche avere la possibilità di ricevere servizi e ospitalità decora».

AR

toria dei cellulari a bordo? È questa la vera guerra alla burocrazia? Ministro Calderoli, se ci sei sei un colpo. Che diamine, neanche fosse un jet privato. Ricordiamo che la Spagna, tra le altre misure anti-crisi, ha portato da 10 a 12 metri la lunghezza del natante allineandosi così alla normativa croata.

D'altra parte l'esenzione dalla formalità per gli scafi fino a 10 metri è stato il pilastro su cui si è fondato il rilancio dell'industria e della filiera nell'ultimo decennio. «Sitratta della nautica sociale - dice il professor

AFFONDO Torna l'incubo della burocrazia.

E le barchette di 2 metri diventano come i jet privati

Gian Marco Ugolini dell'Osservatorio Nautica Nazionale. Basta considerare che le barche di questa fascia di valore superiore a 25 mila euro sono solo il 6%.

Il mondo della nautica si interroga incredulo. Il settore è la grande eccellenza dimenticata, spesso svillaneggiata, del made in Italy. Di certo lo shopping straniero dei grandi marchigiani non si ferma a Bulgaria. La festa - non solo nel diporto - continuano a farcela i francesi.

Il Piave è lontano. E soprattutto non mormora più.



IN VETRINA Le barche in mostra a Porto Mirabello verranno sostituite ciclicamente - tre alla volta - ogni sei-otto settimane

PORTO MIRABELLO (LA SPEZIA)

«Nonne d'epoca» Ecco le derive ultracentenarie

Al via la mostra permanente dei gioielli costruiti dal 1860 al 1930 e ristrutturati a cura dell'Aide

Nunzia Pagani

■ Sono le «nonne» che hanno scritto pagine importanti della lunga storia del piccolo yachting. Nonnine perfettamente in forma, vale a dire in grado di navigare in sicurezza dopo amovibili restauri. Si è appena aperta nella galleria commerciale di Porto Mirabello (La Spezia) la mostra permanente delle «Derive d'epoca», gioielli costruiti tra il 1860 e il 1930. La mostra è realizzata in collaborazione con Aide (Associazione Italiana Derive d'Epoca, presidente Luca Ciomei). Con una novità: le barche (tre alla volta) verranno sostituite ciclica-

mente ogni 6-8 settimane. All'inaugurazione erano presenti, tra gli altri, Alessandro Menozza (ad del Porto Mirabello), Umberto Bonanni (organizzatore eventi), Andrea Ghi-

salberti (direttore dello Yacht Club Italiano), Massimo D'Elia (responsabile sezione velica di «Forza e Coraggio» che cura il segmento «Amarcord» delle regate di vele lati-

ne e barche dal lavoro). Ecco le prime tre regine.

UK RIVER RACER

Lunga 6,92 metri, è stata progettata da Lipton Hope e co-

struita nel 1861. Veniva utilizzata per regate sul Tamigi e presentava un piano velico molto sviluppato per riuscire a risalire la corrente del fiume anche col vento leggero. All'epoca risultava fra le barche più veloci che spesso venivano impegnate per scommesse fra gentlemen. Una valida alternativa alle corse dei cavalli. Sul finire dell'Ottocento si diffuse anche fuori dall'Inghilterra approdando sui laghi come «giocattolo» per facoltosi signori. «River Race» appartiene alla famiglia piemontese Dell'Orto.

STAR «RITA»

La Star è una delle più prestigiose imbarcazioni olimpiche sotto i 7 metri (6,52). Disegnata nel 1911 da Francis Sweisguth, rimane tuttora il riferimento di tutti i velisti del mondo. Le Star fecero il loro debutto olimpico nel 1932. Fu riconfermata «Classe Olimpica» nel 1980 ed è stata in grado di dimostrare al mondo di essere una barca vincente. La Star Class è stata una delle prime a permettere l'uso di resine epossidiche al posto delle più economiche resine poliestere. In particolare Star «Rita» è uno dei pochi esemplari in legno esistenti in Italia.

SNIPER «VELOCE»

Lo Snipe (in italiano beccacino) è una delle barche (appena 4,73 metri) che ha fatto la storia della vela nel mondo. Molto tecnica e sensibile alle regolazioni, è stata ed è tuttora palestra insostituibile per molti campioni della vela. Fu progettata da Bill Crosby nel 1931. Fu disegnata come chiglia a spigolo da 15 piedi e 6 pollici, adeguata allo standard delle tavole di legno da 16 piedi e fu progettata per una facile costruzione in casa. I primi Snipe erano costruiti con tavole di legno, ma attraverso gli anni il compensato e la vetroresina furono accettati quali materiali «adeguati» alla costruzione.

Austin Parker Al Nauticsud con i due «open» più recenti



Austin Parker espone al Nauticsud di Napoli (che chiude domani) i modelli più recenti: gli open «Austin Parker 42» e «Austin Parker 52». Austin Parker, con la partecipazione all'evento partenopeo, sottolinea l'attenzione all'area del Tirreno centrale consolidando l'immagine di cantiere emergente che, pur in un momento di caduta della domanda, va in controtendenza, forte di un eccellente portafoglio ordini.

Magnum Marine Due modelli per festeggiare i 45 anni



Magnum Marine festeggia il 45° con 2 barche d'eccezione: «Magnum 51 Gold Label» (nella foto), e «Magnum 44 Banzai». Due vere e proprie icone dell'open luxury-yachting riconosciute da personalità come Juan Carlos di Spagna, il re di Svezia, lo Scà di Persia, il sultano del Brunei, le famiglie Onassis, Agnelli e Berlusconi e altri ancora. Per celebrare l'evento, il cantiere pubblicherà il libro «The new Magnum Anniversary Book».

DEBUTTO AL NAUTICSUD

Apremare lancia «Maestro 66'», evoluzione del mitico predecessore



NOVITÀ «Maestro 66'», il nuovo yacht del cantiere Apremare di Torre Annunziata

Gigi Pavese

■ L'eredità è di quelle pesanti ma il «Maestro 66'» - una delle grandi novità del Nauticsud - ha tutte le carte in regola per ripetere la gesta del «65». La filosofia progettuale, elaborata da Apremare in collaborazione con lo studio Zuccon International Project, infatti, ha puntato sull'evoluzione del precedente modello, senza mutare il family feeling che tanto ha contribuito al suo successo. Si è quindi deciso di intervenire sull'abitabilità, cercando di offrire soluzioni più funzionali. Grazie alla nuova propulsione «Ips» di Volvo Penta, che favorisce un importante contenimento dei volumi dedicati alla sala macchine, è stato possibile intervenire nella zona armatore con l'opportunità di avere cabina e bagno en suite a tutto baglio. Il risparmio di volumi sottocoperta ha permesso inoltre di aumentare anche lo spazio per l'equipaggio che ora ha un collegamento diretto con la sala macchine. Interventi anche in coperta per migliorare gli spazi interni senza pregiudicare la fisionomia della sovrastruttura: il layout è stato quindi modificato per migliorare l'articolazione dei «flussi» a

bordo cercando di non sovrapporre le dinamiche dell'equipaggio a quelle degli ospiti, attraverso un riposizionamento della dinette dell'equipaggio stesso in prossimità della cucina. Inoltre è stata ridefinita la distribuzione sul pozzetto, prevedendo una soluzione più funzionale e attrezzata con divano e tavolo da pranzo fissi.

Quanto al fly, è stata incrementata notevolmente la sua abitabilità, rispetto al modello precedente, offrendo sedute e una zona prendisole più generose. Infine, per venire incontro alle differenti esigenze degli armatori, è stata introdotta una duplice soluzione con albero o con hard top. Per la motorizzazione standard previste da Apremare due Volvo Penta Ips-3 1050 che consentono di raggiungere una velocità di crociera di 26 nodi e quella massima di 30.

DESIGN Gli interventi sull'abitabilità hanno consentito di offrire soluzioni più funzionali, come le sedute e la zona prendisole più generose

MARINA DI VARAZZE
semplicemente unica

www.marinadivarazze.it