

Notiziario della

# GUARDIA COSTIERA



I nostri obiettivi

Proiezione internazionale

Transizione ecologica

Tecnologie innovative

NUMERO

1

ANNO

XXII

2022



POLIGRAFICO  
E ZECCA  
DELLO STATO  
ITALIANO



# Notiziario della GUARDIA COSTIERA

---

ANNO XXII N.1 / 2022

---



POLIGRAFICO  
E ZECCA  
DELLO STATO  
ITALIANO



# Notiziario della GUARDIA COSTIERA



Notiziario della Guardia Costiera

Anno XXII numero 1 - 2022

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

**Inviatore**

Giampiero Cazzato

**Coordinamento editoriale**

Marco Di Milla

**Collaboratori e collaboratrici di redazione**

Valentina Venturi, Massimiliano Gentili

**Progetto grafico e ricerca iconografica**

Claudia Giorgini

**In copertina:** Esercitazione congiunta tra la Guardia Costiera italiana e quella degli Stati Uniti d'America

**Segreteria di Redazione**

Ufficio comunicazione del Comando generale

Viale dell'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 Maggio 2022

Foto a pagina 25: fonte flickr.com/photos/nasa2explore/9371329308 S130-E-012141 (19 Feb. 2010). Backdropped by Earth's horizon and the blackness of space, the International Space Station is featured in this image photographed by an STS-130 crew member on space shuttle Endeavour after the station and shuttle began their post-undocking relative separation. Undock of the two spacecraft occurred at 7:54 p.m. (EST) on Feb. 19, 2010.



WARNING  
DO NOT SIT  
FEET ON EQUIPMENT



---

## INDICE

---

INTRODUZIONE COSIMO NICASTRO CHI SIAMO E DOVE ANDIAMO. AI LETTORI LE NOSTRE DUE ANIME	PAG. 7
EDITORIALE NICOLA CARLONE QUATTRO LINEE DI SVILUPPO. COSÌ CRESCE LA GUARDIA COSTIERA	PAG. 11
GIORNATA DEL MARE. LE INIZIATIVE CON LE SCUOLE	PAG. 14
IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE. IL PUNTO A 80 ANNI DALLA NASCITA	PAG. 21
NUOVE TECNOLOGIE PER IL MARE IL COMMENTO DELL'ANALISTA E GIORNALISTA CAPOZZOLI LA TECNOLOGIA UTILE STRUMENTO IL PENSIERO È LA FORZA DELL'UOMO	PAG. 23
EMSWE: OBIETTIVO 2025. ESPERANTO DIGITALE PER LE NAVI DI VALENTINA VENTURI	PAG. 29
IL DOCUMENTO AMMINISTRATIVO INFORMATICO	PAG. 33
LOOK GREEN E HI-TECH. IN ARRIVO UNA NUOVA UAM DI MARINA VIOLA	PAG. 35
INTERVISTA CON LA PROF.SSA MIHAELA GAVRILA - LA SAPIENZA RADIO: UN MEDIUM AFFIDABILE. INFORMAZIONE DRITTA AL PUNTO DI MARINA VIOLA	PAG. 39
L'ITALIA NELLE AGENZIE EUROPEE MARI SICURI, OCEANI PULITI. DAL 2002 CI PENSA EMSA DI VALENTINA VENTURI	PAG. 45
EFCA E IL CONTROLLO PESCA. NAVE GREGORETTI NELL'EGEO DI MARINA VIOLA	PAG. 51
COOPERAZIONE MARITTIMA. PRESENTI NELL'IMO DAL 1948	PAG. 55
IALA E STANDARD INTERNAZIONALI	PAG. 57
UN CONVEGNO PER FARE IL PUNTO	
LA MEMORIA STORICA LE MISSIONI INTERNAZIONALI. NEL 91 L'OPERAZIONE ALBANIA A CURA DI MARCO DI MILLA	PAG. 63
INTERVISTA CON ALFONSO PECORARO SCANIO MISSIONE A BEIRUT NEL 2006. IL CORPO: "SIAMO PRONTI" DI GIAMPIERO CAZZATO	PAG. 69
AUGURI AMMIRAGLIO ROMANI IL DECANO DELLE CAPITANERIE DI CORRADO RICCI	PAG. 75
LIBRI DI MARE LIBRI DA AMARE A CURA DI MARCO DI MILLA E MARCO FIRRAO	PAG. 79





---

## INTRODUZIONE

---

COSIMO NICASTRO\*

# Chi siamo e dove andiamo Ai lettori le nostre due anime

Indagare il nostro passato, ma anche le sfide del presente e del futuro. Far conoscere il nostro lavoro, i compiti che le leggi ci affidano, i mezzi di cui ci siamo dotati, ma anche raccontare le nostre donne e i nostri uomini, la straordinaria famiglia delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, un unicum nel panorama mondiale, che riunisce in sé l'anima tecnico-amministrativa, che viene dal nostro passato, con quella più operativa e tecnologica, che ci proietta verso il futuro.

Lo avevamo detto, quando poco più di un anno fa abbiamo ridato linfa all'avventura del *Notiziario*, che il nostro obiettivo era quello di restituire ai lettori il profilo e la missione della Guardia Costiera italiana e di essere una fonte autoritativa per tutte le attività legate al "bene" mare. Ebbene, credo che ci siamo riusciti. Ci stiamo riuscendo. La rivista che avete tra le mani, in

questi mesi ha rappresentato non solo uno strumento fondamentale di interlocuzione con il cluster marittimo e gli stakeholder ma ha contribuito anche a definire e a raccontare *chi siamo e dove andiamo*. A queste due domande cruciali risponde nel suo editoriale il Comandante generale, l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone. È, il suo, un puntuale ragionamento in cui definisce il ruolo che la Guardia Costiera avrà nel futuro prossimo e che si basa su tre grandi direttive: tecnologia, transizione ecologica, proiezione internazionale. Costruire la Guardia Costiera 3.0, dunque, ma senza dimenticare il passato, perché sapere da dove siamo partiti ci aiuta anche a capire la direzione verso cui andare. Non è un caso che l'Ammiraglio Carlone inizi il suo articolo proprio parlando dalla missione internazionale della Guardia Costiera



in Albania nel 1991, anno in cui migliaia di profughi in fuga si riversano sulle nostre coste. Nel settembre di quell'anno i mezzi e gli uomini della Guardia Costiera al comando dell'allora capitano di fregata Ferdinando Lolli vengono dislocati a Valona e Durazzo. Se oggi la Guardia Costiera è considerata un'organizzazione di eccellenza in tutto il mondo è anche grazie alle capacità - e aggiungo all'umanità - che seppe mettere in campo durante quella missione.

Altra esperienza internazionale per noi di assoluto valore è stata quella che nel 2006 ci ha visti coinvolti, su invito del governo libanese, nell'operazione di bonifica dai residui dell'olio combustibile finito in mare a seguito del bombardamento della Centrale

termoelettrica di Jieh, a sud di Beirut, durante la guerra che investì il Paese dei cedri. A ripercorrere per i lettori del *Notiziario* le fasi di quella missione internazionale è l'ex ministro dell'Ambiente Alfonso Pecoraro Scanio. In questi anni il Corpo è cresciuto. Ha, come leggerete su questo numero, dotazioni tecnologiche all'avanguardia, personale sempre più specializzato e protagonista nelle diverse agenzie internazionali: "ingredienti" fondamentali, questi, per garantire la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente e la celerità dei processi in un contesto, come quello odierno, sempre più globalizzato. Molti e importanti gli appuntamenti che il Corpo si prepara a gestire proprio nell'anno in corso: sia a carattere nazionale





- vedi gli 80 anni del Codice della navigazione, che si sostanzieranno in una serie di eventi che abbraceranno l'intero 2022 - sia internazionali, a partire dal Forum delle guardie costiere del Mediterraneo.

Tutelare il Mediterraneo, la sua storia, il suo incredibile patrimonio, per consegnarlo intatto alle future generazioni è uno dei nostri compiti più importanti. Consapevoli come siamo che il mare, e tanto più il Mediterraneo, non separa ma è un ponte che unisce i popoli, dal 2017 celebriamo la "Giornata del mare", un evento che ricorre l'11 aprile di ogni anno e vede il ministero dell'Istruzione e la Guardia Costiera impegnati nell'obiettivo di promuovere e sviluppare presso gli istituti sco-

lastici di ogni ordine e grado la cultura del mare. Le celebrazioni quest'anno si sono svolte a Civitavecchia e sono andate ben oltre le nostre più ottimistiche previsioni: sono stati infatti circa 400 gli studenti del Lazio presenti all'iniziativa, tanti quelli collegati in

TUTELARE IL  
MEDITERRANEO  
È UNO  
DEI NOSTRI  
COMPITI  
PIÙ  
IMPORTANTI

streaming e tantissimi i giovani che, in altre regioni d'Italia, hanno partecipato a iniziative analoghe organizzate dai Comandi territoriali del Corpo. Come dire, piccoli "custodi del mare" crescono.

\*Direttore Responsabile







---

## EDITORIALE

---

NICOLA CARLONE\*

# Quattro linee di sviluppo Così cresce la Guardia Costiera

**S**ono passati poco più di nove mesi da quando sono stato scelto per dirigere le Capi-tanerie di porto-Guardia Costiera. Un impegno che mi riempie di orgoglio ma anche di tante responsabilità. Responsabilità per le donne e gli uomini che rappresento e che in questi anni hanno dimostrato sul campo il loro valore e la loro professionalità. Responsabilità per gli utenti del mare, che si interfacciano ogni giorno con noi e trovano nella Guardia Costiera un supporto fondamentale alle loro attività. Responsabilità nei confronti del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in cui siamo inquadri-ti funzionalmente, oltre che dei ministeri della Transizione Eco-logica e delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali che si avvalgono delle nostre competenze specialistiche.

È con questa consapevolezza che intendo procedere per consoli-dare il nostro ruolo e adeguare la nostra organizzazione alle mutate esigenze del presente.

Viviamo con angoscia e sgomento quanto sta accadendo a poche mi-gliaia di chilometri da noi. Le con-seguenze del conflitto ucraino ci hanno coinvolti in qualità di Ammi-nistrazione di bandiera per garan-tire la sicurezza della navigazione e per rispondere alle esigenze dei nostri marittimi dislocati in quella parte del mondo. Abbiamo quindi attivato la procedura per l'eleva-zione del Livello di sicurezza - ora "Marsec 3", il più alto previsto dal-le norme internazionali - per tutte le unità mercantili battenti ban-diera italiana in navigazione nelle acque del Mar Nero e del Mar d'A-zov. Così come, a seguito dell'introduzione del quinto pacchetto UE di sanzioni per la Russia, abbia-



mo fornito indicazioni alle Autorità marittime per dare efficacia al divieto di ingresso delle navi russe nei porti italiani. Senza dimenticare che su molte navi, anche

**DOBBIAMO  
MISURARCI  
CON LE LINEE  
DI INDIRIZZO  
DELLA GUARDIA  
COSTIERA  
DI DOMANI**

di bandiera italiana, sono imbarcati marittimi ucraini che hanno bisogno di assistenza e ci stiamo, quindi, occupando anche di loro,

segno tangibile della vicinanza e sinergia dell'amministrazione verso il mondo marittimo.

Ci auguriamo che questo conflitto, col suo carico di dolore, finisca

al più presto e che le relazioni internazionali tornino a essere improntate al dialogo e al confronto, affidate alla diplomazia piuttosto che al fragore delle armi.

Oltre alle urgenze dell'oggi, dobbiamo anche misurarci con le linee di indirizzo della Guardia Costiera di domani. Quattro, sostanzialmente, le principali direttive che intendo sviluppare: l'attenzione al nostro personale, la prontezza della risposta operativa, una maggiore presenza in mare e la proiezione internazionale.

Proprio sull'ultimo dei quattro punti citati mi preme sottolineare che la Guardia Costiera ha una lunga e consolidata esperienza.

Se volessimo indicare una data



Esercitazione congiunta tra la Guardia Costiera italiana e quella degli Stati Uniti d'America



simbolo che ha segnato l'inizio della nostra proiezione internazionale, indicheremmo certamente quella del 24 settembre 1991. In quell'anno, sull'onda dei sommovimenti che avevano interessato l'Europa dell'Est, una massa enorme di profughi albanesi si riversò sulle coste italiane per sfuggire alle incertezze e ai disordini di un paese in cui il regime di Enver Hoxha si era letteralmente sbrixiolato. L'Italia era diventata per gli albanesi "la terra promessa". La mattina dell'8 agosto la nave "Vlora" raggiungeva il porto di Bari. A bordo c'erano ventimila persone. Ma in quei giorni furono più di trentamila gli albanesi che arrivarono sulle coste pugliesi.

Il 24 settembre 1991 prendeva avvio la prima missione in territorio estero della Guardia Costiera con un gruppo costituito da 5 motovedette al comando dell'allora capitano di fregata Ferdinando Lolli e da una nave logistica della Marina, dislocate a Durazzo e Valona. Fu un innegabile successo e un contributo concreto alla stabilizzazione di quel paese.

Oggi la Guardia Costiera italiana rappresenta, a livello internazionale, un punto di riferimento apprezzato e affidabile nel panorama delle analoghe strutture presenti nel mondo, la nostra organizzazione e i nostri compiti istituzionali sono studiati con interesse da molti paesi, che vedono in noi un organo operativo, amministrativo, tecnico, di polizia, che guarda al

mare in tutte le sue numerose declinazioni e prospettive.

Questo *appeal* della Guardia Costiera lo si deve anche a chi, precedendomi nell'incarico di Comandante generale, in questi anni ha saputo gettare lo sguardo oltre le nostre acque territoriali. Costruendo relazioni, competenze e best practices.

Tra i Comandanti generali che hanno dato un particolare slancio internazionale alla Guardia Costiera voglio ricordare l'ammiraglio

---

LA NOSTRA  
ORGANIZZAZIONE  
E I COMPITI  
ISTITUZIONALI  
SONO STUDIATI  
DA MOLTI  
PAESI

---

Renato Ferraro, che ha collaborato con il ministero degli Affari esteri e nella sede Onu di Vienna per la produzione del Protocollo contro il traffico illecito di migranti. È a lui, inoltre, che si deve l'avvio delle relazioni bilaterali con la Turchia, con la Prefectura Naval argentina, con la Guardia Costiera americana.

Così come, non posso non citare l'ammiraglio Luigi Romani, che negli anni del suo incarico come Comandante generale dispose l'invio di tre ufficiali alla frequentazione del corso di pilotaggio negli Stati Uniti. Nasce da qui la Componente Aerea delle Capitanerie di porto. Un altro importante salto di qualità nella proiezione internazionale della Guardia Costiera lo si deve



ascrivere all'ammiraglio Pollastrini che, nel 2009, è stato tra i promotori del primo Forum delle guardie costiere del Mediterraneo che ho avuto l'onore di curare e seguire direttamente. Proprio attraverso questi momenti di confronto, le relazioni si sono sviluppate e consolidate e oggi il *mare nostrum* è un patrimonio condiviso, da tutelare insieme con tutti i 22 paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Agli ammiragli appena ricordati va il ringraziamento mio e di tutto il personale del Corpo per aver contribuito ad allargare i nostri orizzonti, a renderli compatibili e coerenti con le realtà internazionali che ci circondano, attraverso l'individuazione e classificazione di quelle "funzioni di Guardia Co-

stiera" che rappresentano l'80 per cento delle attività di tutela di cui il mare ha sempre più bisogno.

La Guardia Costiera è cresciuta. In Europa siamo presenti e attivi su molti progetti, senza dimenticare la nostra partecipazione alle diverse agenzie europee e mondiali che a partire dagli anni Duemila sono nate: dalla nuova agenzia UE di controllo dei confini esterni, nata nel 2016 come ampliamento e potenziamento di Frontex, a quella sulla sicurezza della navigazione e sulla sicurezza marittima a quella per il controllo delle attività di pesca, solo per ricordare le più importanti. Ma anche l'IMO, agenzia dell'ONU deputata a trattare le questioni maritime internazionali e a definirne gli standard di sicurezza.

## GIORNATA DEL MARE LE INIZIATIVE CON LE SCUOLE

**S**ono state le celebrazioni svolte l'11 aprile scorso al porto di Civitavecchia ad aprire il programma di attività ed eventi promossi in parallelo su tutto il territorio nazionale per la "Giornata del mare", mirati a sensibilizzare i giovani sui principi della sicurezza in mare e della tutela ambientale.

La cerimonia ha coinvolto i vincitori del concorso nazionale "La cittadinanza del mare" con più di 400 studentesse e studenti delle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado del Lazio che hanno partecipato all'evento "in presenza" ed è stato seguito invece in diretta streaming sui canali social del MIUR e della Guardia Costiera dagli altri istituti d'Italia vincitori del concorso, coinvolti in analoghe ceremonie organizzate dai Comandi regionali del Corpo. Il concorso - giunto alla sua terza edizione - testimonia la consolidata collaborazione tra il ministero dell'Istruzione e il Comando



Quest'anno, ad esempio, ricorre il 40esimo anniversario del Memorandum di Parigi del 1982, che rappresenta un efficace meccanismo di controllo per migliorare la sicurezza del trasporto marittimo, la protezione dell'ambiente marino e - particolare di grande importanza - garantisce adeguate condizioni di lavoro a bordo delle navi.

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ci ha chiesto cosa possiamo fare per il Mediterraneo. Per il mare più bello e più delicato del pianeta. Abbiamo pensato di riprendere la presidenza del Forum delle guardie costiere del Mediterraneo, forum che quest'anno terremo a Napoli -

sotto la guida e l'egida della Commissione Europea e soprattutto della Direzione Generale Mare che ci supporta in questi eventi - in contemporanea agli eventi della *Naples shipping week* a fine settembre: sarà una occasione per discutere e ragionare assieme agli attori del cluster marittimo di innovazione tecnologica e sostenibilità ma anche di *spatial planning*, di transizione ecologica, pesca e ambiente. Cercheremo di implementare modelli virtuosi che già esistono, come quello di portare in Adriatico l'accordo Ramoge, già presente nel Tirreno settentrionale e che vede una cooperazione consolidata tra Italia, Francia e Principato di Monaco per la conservazione dell'ambiente marino.

generale della Guardia Costiera e, legandosi simbolicamente all'importante ricorrenza nazionale celebrata ogni anno l'11 aprile, ha trattato in questa edizione il tema dei cambiamenti climatici, della sostenibilità e degli effetti sull'ambiente costiero e sulle comunità che vivono in prossimità del mare.

Le celebrazioni sono state presenziate dalla Sottosegretaria al ministero dell'Istruzione, senatrice Barbara Floridia, e dal Comandante generale del Corpo, Ammiraglio Nicola Carlone. A condurre il giornalista Massimiliano Ossini, affiancato sul palco dal Capo Ufficio Comunicazione della Guardia Costiera, Comandante Cosimo Nicastro.

“Parlare ai giovani – ha detto Carlone – equivale a investire sul nostro futuro, poiché loro saranno i custodi dell'immenso patrimonio che è il nostro mare. A tutti noi, però, spetta il delicato compito di tutelarlo, consegnandolo loro intatto, così come ce lo hanno consegnato i nostri predecessori. È questa una delle missioni più importanti che la Guardia Costiera porta avanti – ben oltre i compiti affidatigli dalle leggi dello Stato – ma in virtù di un senso di responsabilità proprio di una organizzazione vicina ai cittadini, dalla parte dell’ambiente”.



E non finisce qui. Sarà, questo 2022, un anno ricco di eventi. Il 20 maggio l'*European maritime days* si svolgerà in Italia, a Ravenna, dove per due giorni la comunità marit-

---

LA COMUNITÀ  
MARITTIMA  
EUROPEA  
A RAVENNA  
PER DELINEARE  
AZIONI  
CONGIUNTE

---

timi europei si riunirà per discutere e delineare azioni congiunte sugli affari marittimi e sull'economia blu. Ci saranno sessioni tematiche e vari workshop e noi saremo presenti e attori dei qualificati incontri in agenda.

Non sta a chi scrive dire se la freccia colpirà il bersaglio. L'importante è essere però un buon arciere. Sapendo che il mondo cambia velocemente, conosce mutamenti rapidi e repentina, tanto sul versante della geopolitica come della tecnologia. L'instabilità sta diventando un fattore strutturale e non è più possibile, come un tempo, delineare strategie di lungo periodo, di 10, 20 o 30 anni. Chi, solo cinque anni fa si preoccupava del sollevamento dei mari determinato dal cambiamento climatico? Chi si poneva il tema della cybersecurity? Oggi quelli che ho appena menzionato sono i temi cruciali che abbiamo davanti.

Ecco perché ritengo che quello della transizione ecologica sia un elemento imprescindibile. Tra i quattro obiettivi che ci siamo posti, quello della prontezza opera-

tiva cammina di pari passo con il miglioramento delle performance green dei nostri mezzi e delle nostre infrastrutture. Occorre, qui e ora, iniziare a invertire la tendenza per tutelare il futuro delle nuove generazioni, per consegnargli un mondo vivibile. Lo sviluppo sostenibile, nelle sue tre dimensioni – economica, sociale, ambientale – è il cuore dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, declinato in 17 *Sustainable Development Goals* e nei 169 sotto-obiettivi ad essi associati, di cui fanno parte quelli specificamente riguardanti misure ecologiche urgenti per combattere i cambiamenti climatici e le loro conseguenze. La Guardia Costiera è pronta e al suo posto in questa sfida per l'ambiente perché siamo convinti che la transizione ecologica non sia solo una speranza sulla carta ma debba diventare realtà attraverso processi che portino dei risultati e benefici concreti.

Proprio nella direzione della "sicurezza ambientale", le donne e gli uomini della Guardia Costiera sono quotidianamente impegnati nell'attività di monitoraggio delle navi straniere in entrata e uscita dai nostri porti. Si tratta di una attività ispettiva, il *Port State Control*, che vuole garantire che ogni nave in ingresso nei porti nazionali non sia in condizioni sub-standard rispetto alle Convenzioni Internazionali che regolano la sicurezza mondiale della navigazione, non sia, in altri ter-



mini, un pericolo per l'ambiente, i mari, le coste e i loro equipaggi. Solo poche settimane fa una nave battente bandiera bulgara è stata fermata nel porto di Genova dal nostro Nucleo ispettivo perché erano state rilevate gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino. La nave è stata individuata grazie al sistema di *targeting* elaborato dal Comando generale in attuazione agli obiettivi strategico-operativi conferiti dal MIMS.

Transizione energetica e sostenibilità ambientale non possono essere disgiunti dalla transizione digitale. Le tecnologie sono destinate ad avere un ruolo fondamentale nel futuro prossimo e anche nei porti e nei nostri uffici stanno

contribuendo a cambiare modi di vivere e lavorare. Faccio solo un esempio. Mentre prima l'agente marittimo per far partire una nave si presentava in Capitaneria con un faldone di carte, oggi accede in rete con lo Spid, direttamente dal suo ufficio, si fa riconoscere dal sistema e chiede l'autorizzazione a far partire una nave. Una procedura che portava via ore si conclude in una decina di minuti. Ovviamente questo comporta un occhio attentissimo al rischio cybercrime. Gli episodi di attacco informatico ai sistemi portuali, infatti, non mancano. La realtà dei porti, e in particolare degli impianti portuali nei quali si realizza operativamente l'interfaccia nave/porto con le unità navali, deve essere protetta il più possi-





bile dai tentativi di intrusione. Altro tema assai rilevante e attuale è quello della pianificazione degli spazi marittimi che è diventato un obbligo da quando è stato istituito un quadro europeo per la pianificazione, con l'obiettivo di promuovere la *blue economy* e l'uso sostenibile delle risorse marine. La Guardia Costiera vuole partecipare e contribuire attivamente a questo processo di pianificazione virtuoso, che oggi significa anche messa a punto e installazione in mare di nuove fonti energetiche, quali l'eolico o gli impianti fotovoltaici galleggianti a mare, ma ritiene anche di poter dare il proprio qualificato contributo nella definizione della forma e disciplina della futura zona economica

esclusiva, di cui finalmente l'Italia ha formalmente autorizzato la relativa istituzione. Tutto ciò costituisce già oggi una realtà di cui discutere e su cui confrontarsi per individuare soluzioni ed un sistema di regole assolutamente concrete.

Lo scenario che si presenta ai nostri occhi ci dice quindi che competenze nuove e molto impegnative ci riguardano e ci riguarderanno a breve. Con quali risorse?

In nove mesi abbiamo portato a casa eccellenti risultati. Il Ministro Giovannini ci ha sostenuti da due punti di vista molto importanti: il primo è quello tecnologico, il secondo è quello delle dotazioni in termini di ammodernamento dei mezzi aeronavali. Dobbiamo essere soddisfatti di avere avu-



Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Prof. Enrico Giovannini



to questo prezioso supporto. La componente tecnologica ci vedeva già impegnati a livello periferico nella *National Maritime Single Window*, che mira a semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate al trasporto marittimo attraverso l'istituzione dell'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni relative alle navi in arrivo e in partenza dai porti dell'Unione Europea, ma oggi registriamo un ulteriore passo in avanti, ovvero il ruolo di coordinatore nazionale che ci è stato riconosciuto in questo delicato settore.

Sul versante dei mezzi aeronavali stiamo procedendo già da un anno a un ammodernamento della componente navale che, soprattutto quella costiera, ha raggiunto abbondantemente i 25-30 anni di età e aveva bisogno di essere rinnovata per essere in grado di svolgere efficacemente quelle funzioni di controllo e monitoraggio delle coste, anzitutto delle Aree marine protette e delle attività a mare.

Ovviamente c'è ancora molto da fare. E uno degli obiettivi che un Comandante deve avere è anche quello dell'efficienza, sicurezza e idoneità delle infrastrutture dove lavora e vive il personale. Le nostre infrastrutture hanno bisogno di particolare cura: abbiamo circa 851 immobili distribuiti su tutta Italia, tra sedi istituzionali e sedi logistiche. Bisogna assolutamente avere capacità di manutenerli, di tenerli in efficienza dal punto

di vista delle prestazioni energetiche e, se serve, di acquistarne di nuovi perché sono un presidio irrinunciabile e una garanzia per il personale.

Sicuramente un ulteriore impegno è quello di verificare la capacità di risposta della nostra organizzazione alle esigenze del cittadino, che ci vorrebbe presenti sempre e ovunque. Il

nostro sforzo deve concentrarsi nel migliorare la percezione di sicurezza che hanno i nostri utenti e nel continuare a esse-

PUNTIAMO A  
MIGLIORARE  
LA PERCEZIONE  
DI SICUREZZA  
CHE HANNO  
I NOSTRI  
UTENTI

re una organizzazione flessibile in grado di fornire risposte pronte e adeguate. A questo riguardo, una rivisitazione della nostra organizzazione si rivela necessaria per valutare dove e in che modo possiamo migliorare la nostra presenza per garantire un sicuro uso del mare da tutti i punti di vista. Infine, *last but not least*, dobbiamo proseguire nel processo di semplificazione delle nostre procedure e del nostro rapporto con l'utenza. Si parla spesso di "sburocratizzazione" e credo che dobbiamo continuare in questa direzione con decisione. Quest'anno, per esempio, festeggeremo l'80esimo compleanno del Codice della navigazione, che vide la luce nel lontano 21 aprile 1942. Abbiamo or-



ganizzato insieme al Dipartimento del MIMS e alle principali Università italiane alcuni momenti di riflessione e dibattito per parlare di questo "anziano signore", nostro insostituibile partner di lavoro, che ha rappresentato allora una vera e propria riforma sistematica del diritto della navigazione e che si propone oggi, con i necessari adeguamenti, di continuare a svolgere la propria funzione regolatrice per affrontare al meglio le tematiche dell'oggi.

Sempre quest'anno abbiamo un altro anniversario: i 40 anni della legge sulla difesa del mare nata nel dicembre del 1982. Anche in questo caso pensiamo di fare una riflessio-

ne con esperti, associazioni ambientaliste, istituzioni locali e centrali. Il mondo cambia velocemente: presto navi a idrogeno solcheranno i mari mentre le navi ibride sono già una realtà. La tecnologia è importante, ma da sola non basta. Ci vuole l'uomo, le sue competenze, la sua passione. Perché i porti, come le navi, hanno un'anima, sono uno spazio vivo, fatto di gesti, di saperi, di coraggio. E orgogliosamente credo che tutto questo sia un patrimonio di cui sono pienamente partecipi le donne e gli uomini della Guardia Costiera.

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



Il Comandante generale Nicola Carbone al convegno sugli 80 anni del Codice della navigazione



## IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

### IL PUNTO A 80 ANNI DALLA NASCITA

Il 21 aprile scorso si è svolto, presso la facoltà di Giurisprudenza dell'università La Sapienza di Roma, il Convegno “1942-2022. Gli ottant'anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro” nella ricorrenza esatta dell'80esimo anniversario dalla data della sua entrata in vigore. Giornata inaugurale di una serie di eventi e approfondimenti tematici dedicati a questo importante strumento normativo del mondo marittimo e aereo italiano, l'iniziativa, nata da un'idea del Comando generale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, si è potuta realizzare grazie alla stretta sinergia con le competenti strutture del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e le cattedre di Diritto della Navigazione di ben tre università (oltre a “La Sapienza”, le università di Cagliari e di Udine).

Nel suo intervento il Comandante generale, Nicola Carlone, ha evidenziato come, “a distanza di 80 anni dalla sua promulgazione, il Codice della navigazione continua a rappresentare uno strumento fondamentale per gli operatori, pubblici e privati, di un comparto sempre più determinante per l'economia del paese”. Le conclusioni sono state affidate al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini che, pur prendendo atto delle legittime aspettative di revisione generale del Codice, ha sottolineato l'esigenza di definire anzitutto un metodo di lavoro che, partendo dalla individuazione dei bisogni più urgenti e concreti, consenta di individuare soluzioni adeguate per una riforma che duri nel tempo e consenta al Codice della navigazione di rimanere al passo con i tempi e con le mutate esigenze.

Alla giornata inaugurale di Roma seguiranno altri due convegni: il primo a Cagliari, il 9 giugno, che sarà dedicato all'“Ordinamento amministrativo della navigazione marittima”, e un secondo a Trieste che, invece, sarà dedicato ai “Contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile”. A questi seguirà, infine, un evento conclusivo in programma il 18 novembre a Roma. ➔



Dioniso, Resti sommersi del ninfeo dell'imperatore Claudio.  
Parco Archeologico Subacqueo di Baia. Autore Ruthven  
Fonte: <https://commons.wikimedia.org>



---

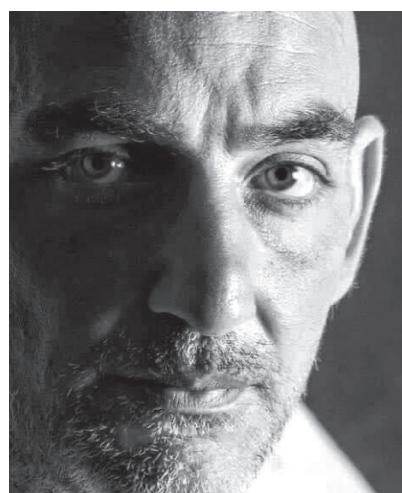
IL COMMENTO DELL'ANALISTA E GIORNALISTA GIANCARLO CAPOZZOLI

---

## La tecnologia utile strumento Il pensiero è la forza dell'uomo

«Uomo e tecnologia: un rapporto che ha sollevato un mare di interrogativi nel passato e continua a farlo. Sono evidenti e innegabili i benefici che le possibilità offerte dalle nuove tecnologie apportano nella nostra vita. Nell'ambito della missione di Guardia Costiera, per esempio, la sicurezza del trasporto marittimo e la tutela ambientale hanno ottenuto benefici enormi grazie a sofisticati sistemi satellitari e di monitoraggio del traffico mercantile, condivisi anche a livello europeo e affidati alla Guardia Costiera. Ma se i benefici pratici sono sotto gli occhi di tutti, c'è una parte più intima nella relazione tra uomo e tecnologia che ci porta anche a domandarci quanto essa, a fronte dell'aiuto che ci dà, ci renda vulnerabili. A che punto è questa relazione oggi? Lo abbiamo domandato all'analista e giornalista Giancarlo Capozzoli. Laureato in filosofia, si occupa di temi di cybersecurity, intelligence e difesa sul suo blog sull'Espresso 'Fino a prova contraria'.

*«La tecnologia, dal punto di vista dell'uomo, inteso come "essere umano sulla terra", ha semplificato tante funzioni. Se parliamo di flussi comunicativi, per esempio, ci ha avvicinati; pensiamo all'epoca che abbiamo appena vissuto con il Covid dove poter usare strumenti come i telefoni per le video-chiamate è stato importante per riuscire a mantenere i contatti, per farsi compagnia, per superare*



Giancarlo Capozzoli



in qualche modo quella sensazione di isolamento particolarmente presente nel periodo del lockdown. Immaginiamo che tipo di distanza, di solitudine, le persone avrebbero avvertito se questa pandemia si fosse verificata 20 o, peggio, 30 anni fa, quando i telefonini ancora non esistevano. Ma se, da una parte, la tecnologia avvicina e semplifica, dall'altra c'è da chiedersi se questo sia un vero avvicinamento. Lasciando da parte l'emergenza sanitaria e concentrandoci su quel tipo di tecnologia che è Internet, parliamo di social media. Io stesso, come tutti quelli della mia generazione, uso i social da una decina d'anni. Ma questi ci hanno fatto avvicinare davvero? Partiamo dal presupposto che per avvicinare ci deve essere una distanza. Quando hai 5000 contatti social che nella vita di tutti i giorni probabilmente non incontreresti mai, hai l'impressione di avere un seguito di persone che fa parte della tua quotidianità quando invece sei da solo a casa tua e non hai un reale confronto. Non penso certo per questo di tornare al passato, perché comunque considero questa una possibilità, ma tutto quell'accesso al sapere, alla cultura, al confronto, che potremmo avere grazie ai social, ci avvicina davvero o piuttosto non si fa altro che perdere un sacco di tempo? E questo perder tempo ci porta a quella dimenticanza dell'essere, di quello che ci rende uomini, e cioè farci domande, darci risposte e cercare di vivere al meglio sulla terra.

Quindi, la comunicazione tecnologica, che dovrebbe favorire un con-

fronto e uno scambio, lo fa? Quanti realmente mettono a regime una crescita dal confronto, anche virtuale, con l'altro e quanti perdono invece tempo con l'esibizione del proprio io senza profondità, levandolo allo studio e all'analisi, che sono dati dall'approfondimento e dalla fatica di leggere e studiare sui testi?

Faccio un esempio da appassionato di cinema: i giovani, e parlo di adulti, professionisti, che oggi hanno accesso a tante piattaforme, quanto hanno davvero una cultura, e torno intenzionalmente su questa parola, che pone domande e fa in modo che l'uomo sia tale, nel senso filosofico di vivere la vita in maniera pensante? "Cogito ergo sum" diceva Cartesio. Hanno accesso a così tante piattaforme di streaming e magari non sanno neppure che il loro gusto estetico, e di conseguenza etico, è in realtà appiattito su una produzione industriale che è stata ritagliata esattamente su di loro. Quella possibilità di accesso a tanti film che avrei pagato per avere quando avevo 16 anni, ora c'è ma non la sfrutta nessuno perché tutti parlano delle stesse cose e consumano le stesse cose.

Ancora una volta la tecnologia che da una parte potrebbe semplificare, dall'altra, guidata dall'industria del consumo, è portata a sviluppare quella che non è più una coscienza pensante, critica, ma una coscienza prettamente consumistica. Oggi hai l'impressione di avere tutto a portata di casa mentre in realtà non hai nulla tranne un prodotto già destinato a doverti piacere. E questo ti prende



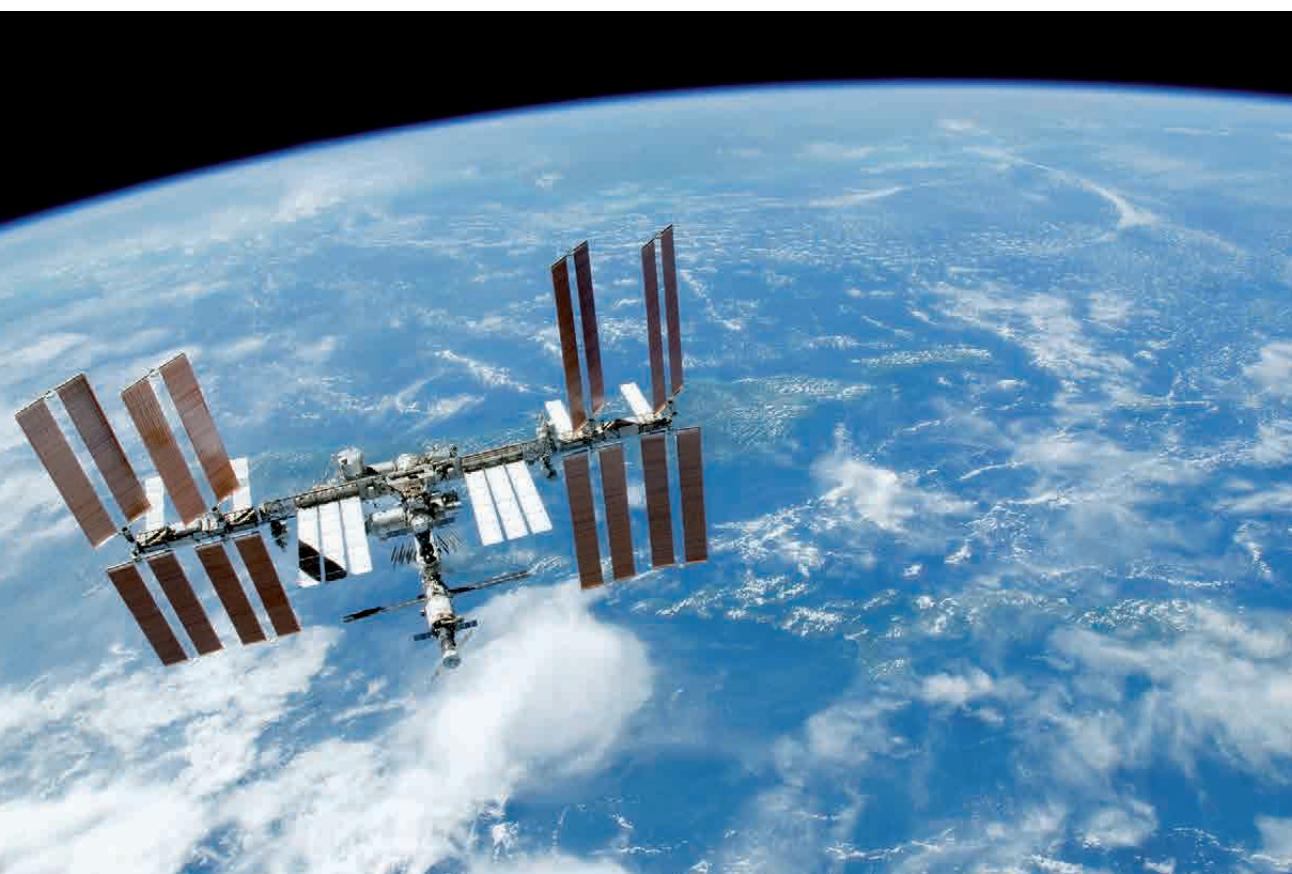
quel tempo che invece potresti impegnare per incontrare persone, fare una passeggiata, scoprire una città nuova, un paese nuovo, una cultura nuova.

Heidegger, parlando di *Epoca della tecnica* come di epoca dell'assenza di domande, aveva sicuramente una visione del rapporto tra uomo e tecnologia che vede la sconfitta dell'uomo. Ma, come per tutti gli strumenti, dipende sempre dall'uso che ne fai e questo vale anche per i social, non tutti ne sanno fare un uso consapevole mentre se lo facessimo tutti, il confronto diverrebbe più profondo.

Uscendo da Internet c'è poi quel tipo di tecnologia finalizzata a migliorare

la qualità della vita. Penso ai lettori per le persone ipovedenti, ai puntatori che vengono utilizzati dai malati di Sla per comunicare. Penso alle protesi ipertecnologiche che sostituiscono arti perduti. Questa tecnologia concretamente aiuta le persone, come le tecniche di fecondazione assistita che oggi consentono di diventare genitori a persone che in passato si sarebbero viste preclusa questa possibilità.

Ma al di là degli esempi virtuosi dobbiamo comunque fare attenzione e l'*Epoca della tecnica* di Heidegger dice esattamente questo, di non farci dominare dagli strumenti al punto da perdere la nostra essenza di esseri





umani in quanto tali. Il confine è molto sottile e non è affatto scontato che il risultato sia positivo. A voler essere pessimisti i danni di questa società senza domande li vedremo tra vent'anni, quando i ragazzi di oggi saranno

adulti, cittadini, persone con cui condividere una parte della sfera sociale e politica.

---

NON FARCI  
DOMINARE  
DAGLI STRUMENTI  
FINO A  
PERDERE  
LA NOSTRA  
ESSENZA

---

Ma non è un declino irreversibile perché nell'uomo c'è la possibilità della scelta. La scelta della cultura, per esempio, che non si può limitare a leggere le cose sul web. La cultura

richiede impegno. La dimenticanza dell'essere in favore dell'apparire spinge invece verso soluzioni comode per cui tu puoi sostenere tranquillamente una conversazione su qualsiasi cosa perché hai una infarinatura di tutto anche se in realtà non sai niente. Letteratura, arte, cinema, fotografia, viaggi sono esperienze che ti arricchiscono, che ti cambiano la vita, ti fanno sentire vivo, ti danno cose che puoi anche condividere. È questo tipo di esperienza che ti fa crescere ed essere uomo.

E la cultura non è soltanto quella dei libri ma è anche quella del ritorno alla natura in quanto tale, dettata dai tempi della natura stessa così come la viveva un contadino 50 anni fa. E tornando ancora alle tecnologie, oggi





siamo ancora convinti che le colture intensive, gli OGM, semplifichino la vita o siano cibi sani da consumare? Le tecniche con cui ingrassano i polli e i vitelli hanno permesso di intensificare quelle produzioni per un consumatore che ormai si è convinto di dover mangiare carne tutti i giorni a discapito del gusto e della salute. Il dramma dell'uomo, alla fine, è che diventiamo pezzi di riserva di un meccanismo che ci vuole tutti uguali. Il rischio è quello della sostituzione dell'uomo come essere pensante con l'uomo tecnologico che invece smette di pensare e a quel punto smette anche di essere uomo.

Il progetto di vita che ogni uomo dovrebbe avere è gettarsi avanti: io tra 20 anni dove voglio essere? Nel gettarmi

avanti, nel progettarmi, io opero delle scelte e quindi metto in campo delle decisioni e in quel momento si decide la mia volontà e decido così di

essere uomo. Nella scelta io decido di volgermi verso una destinazione, diceva Heidegger; io decido di an-

NON È  
UN DECLINO  
IRREVERSIBILE  
PERCHÉ  
NELL'UOMO C'È  
LA POSSIBILITÀ  
DELLA SCELTA

dare da A a B, per farlo quali sono le scelte che devo operare? C'è un operare continuo verso un destino.

La tecnologia può migliorare la vita dell'uomo ma è l'uomo stesso a migliorarsela. Gli strumenti sono utili ma non possono essere sostitutivi del pensiero».

## VIRTUAL REALITY: NEL PARCO DI BAIA CON I SUB DI GUARDIA COSTIERA

Un esempio recente e tangibile del giusto impiego della tecnologia è il progetto che le Capitanerie hanno elaborato per testimoniare e promuovere le straordinarie bellezze presenti nel paesaggio sommerso delle nostre coste: si tratta di un tour virtuale, presentato all'ultima edizione dell'EUROPEAN DIVE SHOW di Bologna, realizzato mediante una camera a 360° subacquea, che consente allo spettatore, per mezzo di visori a 360° di Virtual Reality, di essere letteralmente "proiettato" in un'immersione al fianco dei subacquei della Guardia Costiera. È una sorta di viaggio virtuale tra le testimonianze del Parco Archeologico Sommerso di Baia.

Tali strumenti tecnologici risultano di grande ausilio anche alle categorie di soggetti fragili, spesso impossibilitati a compiere immersioni.





# EMSWe: obiettivo 2025 Esperanto digitale per le navi

di Valentina Venturi

Tra le attività istituzionali che svolge quotidianamente la Guardia Costiera c'è quella di garantire la sicurezza della navigazione marittima. Uno degli obiettivi di tale attività si concretizza attraverso un regolare ed efficiente transito delle navi nei nostri mari: un risultato reso possibile dalle costanti migliorie e in particolare dalla combinazione di tutti i servizi internazionali di ausilio alla navigazione, a supporto e beneficio della Comunità marittima e della protezione dell'ambiente.

Perché la traccia invisibile che lega la navigazione in Europa è saper procedere nella medesima direzione. Un esempio tangibile è il lavoro che si sta svolgendo dal 2002, indirizzato da una Direttiva Comunitaria verso l'armonizzazione dell'interfaccia unica marittima europea per i trasporti marittimi, colonna portante del commercio sia all'in-

terno del mercato unico europeo che al di fuori di esso.

Il legislatore comunitario, nel contesto della politica europea dei trasporti in chiave Blue Economy, innovazione e digitalizzazione, negli ultimi anni ha indirizzato la sua azione legislativa verso la semplificazione delle modalità di trattazione dei procedimenti amministrativi connessi all'arrivo, sosta e partenza delle navi nei e dai porti dell'Unione.

L'orientamento nasce dalla combinazione di due fondamentali elementi: da un lato le opportunità offerte dallo sviluppo dell'Information Technology, dall'altro i benefici correlati alla semplificazione tra riduzione degli oneri a carico delle compagnie di navigazione, il risparmio di tempo e costi per le amministrazioni impegnate in attività di regolamentazione e il controllo del traffico marittimo. Una mescolanza



feconda che sfocia in un aumento dell'efficienza e della competitività dei porti e che ha motivato l'Unione Europea a investire sul progetto della Maritime Single Window, da cui è derivato l'EMSWe, acronimo per European Maritime Single Window environment che racchiude in sé il quadro giuridico e tecnico di riferimento per un sistema di interfaccia unica marittima europea. Quasi fosse un ideale e prezioso recipiente il cui contenuto viene scambiato tra i porti italiani ed europei, senza variarne mai di lingua o dimensione.

In termini dottrinali, in Italia tutto ha origine con il sistema telematico PMIS (Port Management Information System) sviluppato dalla Guardia Costiera italiana, grazie al quale i dati marittimi comuni-

cati dalle navi approdate nei porti nazionali si scambiano in ambito europeo tramite il sistema comunitario SSN (SafeSeaNet) e a livello nazionale attraverso l'accessibilità delle altre autorità competenti (Dogane, ministero Interni, Autorità di sistema portuale etc.). Il PMIS è, cioè, un'interfaccia unica marittima nazionale che gestisce la parte amministrativa delle formalità che le navi sono obbligate a comunicare prima dell'arrivo in un porto, durante la sosta e prima della partenza. È attivato nei 38 principali porti italiani che rappresentano circa il 70% dei traffici commerciali marittimi nazionali.

Contestualmente la Guardia Costiera ha di recente collaudato una nuova versione del PMIS, denominata NMSW-PMIS (National





Maritime Single Window) attivata in ulteriori 45 porti a cui si aggiungeranno, entro la fine dell'anno, i rimanenti 45 approdi non serviti.

La nuova versione dell'interfaccia marittima nazionale costituirà, inoltre, la base su cui sviluppare il sistema di interfaccia unica marittima europea, il cui impegno sfocerà, il 15 agosto del 2025, in una sorta di esperanto digitale: un linguaggio informatico uguale per tutti che permetta alle navi che attraccano di comunicare con il porto e con le autorità, permettendo il passaggio da uno Stato all'altro con risparmio di tempo e denaro.

«C'è stato un tempo in cui i sistemi informatici in uso ai diversi paesi europei pur svolgendo il medesimo servizio, parlavano un linguaggio digitale diverso - precisa Il Comandante Antonio Cacciatore del Reparto VII Informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni del Comando generale della Guardia Costiera -. Con il Regolamento 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019, che istituisce la European Maritime Single Window environment - EMSWe, si arriverà a un sistema di interfaccia unica marittima europea costituito da una rete di interfacce marittime nazionali basate sullo stesso linguaggio e armonizzate. A fondamento del Regolamento c'è il principio di *una tantum*: le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione delle navi sono richieste ai dichiaranti solo una

volta per ogni scalo in un porto. Pertanto, le navi parleranno lo stesso linguaggio digitale con tutte le singole NMSW (National Maritime Single Window) europee, che a loro volta potranno "dialogare" sia con le piattaforme informatiche in uso alle varie amministrazioni e autorità nazionali interessate ai dati nave, sia con gli altri Stati membri, attraverso il sistema SafeSeaNet. La NMSW dovrà, quindi, rappresentare un punto di accesso unico per le dichiarazioni degli operatori dei trasporti marittimi e svolgere sia le funzioni di raccolta dei dati presso i dichiaranti, sia quelle di distribuzione dei dati a tutte le autorità competenti e ai prestatori di servizi portuali. E con questi ultimi s'intendono non solo i Servizi tecnico nautici ma anche servizi come il buncheraggio, la movimentazione merci, la raccolta rifiuti e residui del carico, i servizi passeggeri.

Il percorso è lungo ma ben delineato. Tutto ha inizio con la Direttiva UE 59 del 2002 che dà l'avvio a un viaggio verso l'inarrestabile processo di digitalizzazione delle informazioni attinenti ai traffici marittimi. Si istituisce un sistema comunitario di monitoraggio e d'informazione del traffico navale al fine di migliorarne la sicurezza e l'efficienza, la risposta delle autorità in caso d'incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso, oltre a migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento

segue a pag. 34



Un'immagine del calendario 2022 del Corpo, disegnato da Maupal: il personale delle Capitanerie di porto svolge ogni anno oltre un milione e mezzo di procedimenti amministrativi in favore dell'utenza del mare



## IL DOCUMENTO

### AMMINISTRATIVO INFORMATICO

I processi di digitalizzazione che hanno investito la pubblica amministrazione richiedono un sempre maggiore utilizzo dei documenti informatici secondo una logica di semplificazione, di trasparenza e di maggiore efficienza dell'attività amministrativa. Il documento informatico è infatti l'elemento centrale per la digitalizzazione delle pratiche amministrative.

Il Codice dell'Amministrazione Digitale del 2006 definisce il documento informatico come "rappresentazione informatica di atti, fatti o dati giuridicamente rilevanti" e detta le disposizioni in base alle quali le PA devono formare gli originali dei propri documenti informatici.

Naturalmente, il documento prodotto con tecnologie informatiche deve avere il medesimo valore legale di quello cartaceo e questa caratteristica lo ottiene quando viene sottoscritto con firma elettronica. In questo modo è possibile garantirne la sicurezza, l'integrità, l'immodificabilità e la riconducibilità all'autore. Dagli atti formati dalle pubbliche amministrazioni con strumenti informatici e dai documenti informatici da loro detenuti si deve poter estrarre copia, per gli usi consentiti dalla legge, che abbia lo stesso valore giuridico del documento informatico da cui è tratto.

Sempre secondo il Codice dell'Amministrazione Digitale, le pubbliche amministrazioni devono gestire i procedimenti amministrativi utilizzando le tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Perciò, per ciascun procedimento amministrativo di sua competenza, la pubblica amministrazione, che è titolare del procedimento in base alla legge 241/1990, raccoglie in un fascicolo informatico tutti gli atti, i documenti e i dati inerenti al procedimento stesso, da chiunque siano formati. Il fascicolo informatico è realizzato garantendo la possibilità di essere direttamente consultato e alimentato da tutte le amministrazioni coinvolte nel procedimento e dagli interessati. A questo scopo, all'atto della comunicazione dell'avvio del procedimento, la PA comunica agli interessati le modalità per esercitare in via telematica questi diritti previsti dalla legge. 



causato dalle navi. È da quel momento che il Corpo delle Capitanerie di porto, in qualità di ANC (Autorità Nazionale Competente) inizia a sviluppare un applicativo informatico-telematico, realizzato nell'ambito del Contratto VTS (Vessel Traffic System), che assume la denominazione di PMIS (Port Management Information System). La competenza, la professionalità e l'esperienza maturata negli anni ha fatto sì che il Comando Generale sia stato designato anche per l'attuazione del Regolamento (UE) 2019/1239: suo compito è prima di tutto interloquire con l'UE, partecipando ai vari tavoli di lavoro istituiti a Bruxelles, per la costruzione degli atti delegati ed esecutivi che stabiliranno il contenuto della EMSWe. L'ANC, inoltre, è responsabile a livello nazionale dell'attuazione della

EMSWe, è fornitore del servizio, quindi *provider*, è coordinatore nazionale delle altre autorità nazionali interessate alla pratica nave (ministero Interni, ministero Salute e ministero dell'Economia e delle Finanze) e responsabile della gestione del Registro nazionale Utenti attraverso il quale sarà consentito l'accesso alla NMSW. «Come Guardia Costiera siamo pienamente nei tempi stabiliti dalla UE - sottolinea il Comandante Cacciatore - per raggiungere l'obiettivo del 2025». L'esperanto informatico sarà anche conveniente oltre che efficiente: uno studio condotto dalla Commissione Europea ha infatti stimato che in un arco temporale di 10 anni si risparmieranno circa 22-25 milioni di ore di lavoro del personale, equivalenti a un valore di 625-720 milioni di euro.





# Look green e hi-tech In arrivo una nuova UAM

di Marina Viola

**A**nche i mezzi navali della Guardia Costiera continuano a essere al passo con le nuove tecnologie ma con l'attenzione sempre rivolta alle imprescindibili

esigenze di tutela ambientale. È infatti in costruzione, e sarà consegnata all'inizio del 2025 dal raggruppamento temporaneo di imprese guidato da Fincantieri, una



Rendering della nuova UAM



nuova UAM (Unità d'altura multi-ruolo) progettata per rispondere alle esigenze operative del Corpo. Gli aspetti più propriamente "green" dell'unità sono particolarmente importanti per una istituzione, come la Guardia Costiera, vocata alla salvaguardia dell'ambiente marino. Abbiamo chiesto all'ingegner Lorenzo Rainiere, Capo della Progettazione di Base della Divisione Navi Militari di Fincantieri, di illustrarci le caratteristiche più attente alla sostenibilità ambientale. "La salvaguardia dell'ecosistema marino e della sostenibilità ambientale - conferma - sono stati alcuni dei principali driver di progetto fin dalle fasi iniziali del suo sviluppo. L'unità nasce infatti

conforme all'intero set di normative internazionali in materia ed è inoltre caratterizzata da una configurazione propulsiva IFEP (Integrated Full Electric Propulsion) che consente, in ogni condizione di navigazione, di distribuire il carico sui quattro Diesel generatori così da ottimizzarne il rendimento e ridurne consumi ed emissioni in aria". I materiali eco compatibili usati, inoltre, sono importanti non soltanto durante la vita operativa dell'unità ma anche in prospettiva del decommissioning, cioè quando la nave dovrà essere smantellata e demolita, al termine della sua carriera.

"L'unità - aggiunge - oltre a essere stata pensata fin dalle origini e svi-

## Guardia Costiera Italiana - UNITÀ D'ALTURA MULTIRUOLO

### Caratteristiche principali



Lunghezza f.t.	85,0	m	Velocità massima	14	nodi
Lunghezza tra le p.p.	76,4	m	Velocità di crociera	10	nodi
Larghezza massima (scavo)	17,6	m	Autonomia @ 10 nodi	4.800	MN
Immersione (al Ponte Principale)	8,40	m	Ponte Volo		Elicottero da 11 t
Dislocamento a Pieno Carico	~3.800	t	Alloggi	72	per.
Autonomia	20	BB			



luppata secondo i principi di eco-progettazione, integra soluzioni tecniche che consentiranno di ottenere la notazione di classe aggiuntiva GREEN PLUS rilasciata dal Registro Navale Italiano (RINA) in materia di impatto ambientale”.

A questi importanti aspetti green si affiancano caratteristiche tecniche di ultima generazione fondamentali per la performance dell’unità. “Il progetto – dice infatti l’ingegnere - pur essendo basato su tecnologie consolidate e ampiamente sperimentate, risulta all’avanguardia nella sua categoria per effetto della forte integrazione tra di esse”. Vediamo così che la crena è stata studiata e ottimizzata per garantire alla nave la capacità di permanere in mare in sicurezza anche in condizioni meteo marine particolarmente avverse; sono state infatti approfondite con particolare attenzione le forme di prora e di poppa, l’altezza di piattaforma nella zona di prora, i rapporti dimensionali e i volumi.

Un progetto, lo ricordiamo, condiviso in ogni passaggio con il IV Reparto Mezzi Aerei, Navali e Terrestri del Comando generale.

“Merita inoltre una menzione – continua Rainiere - il sistema di propulsione basato su propulsori azimutali che, operando in maniera integrata con le due eliche trasversali prodriere, consentono all’unità di garantire elevate performance in termini di station keeping, anche in condizioni meteo marine particolarmente avverse”. Interessante



Rendering della nuova UAM

è anche il fatto che l’unità sia dotata di una cittadella pressurizzata e di sistemi di filtrazione dell’aria che le consentono di rimanere operativa anche in presenza di nubi tossiche provocate da sversamenti o incidenti di natura chimica. Altra cosa che vale la pena segnalare è la predisposizione della nave a imbarcare dro-

ni aerei che estendono le sue capacità di sorveglianza e di controllo.

L’unità multi-

**IL PROGETTO  
È CONDIVISO  
CON IL IV REPARTO  
MEZZI AEREI  
NAVALI E TERRESTRIS  
DEL COMANDO  
GENERALE**

ruolo sarà in grado di as-  
solvere diver-  
se funzioni e coprire un’ampia va-  
rietà di missioni. Progettata, come  
detto sopra, per avere un’elevata  
capacità di permanenza in mare  
anche in condizioni meteo marine  
particolarmente avverse, è estre-  
mamente efficace nelle operazioni  
di ricerca e soccorso, cosiddette  
SAR (Search And Rescue) - tra le  
missioni più importanti che le leg-  
gi dello Stato affidano alla Guardia



Costiera - grazie ad alcune caratteristiche, come ci spiega l'ingegnere, quali l'imbarco naufraghi posto in prossimità del livello del mare e la presenza di un'ampia area coperta, dotata di posti letto e servizi igienici in grado di ospitare fino a 400 persone.

Ma sarà anche in grado di effettuare attività di vigilanza e monitoraggio delle Zone Economiche Esclusive.

“L'ampio ponte di lavoro poppiero e la gru a suo servizio - aggiunge Rainiere - consentono poi di svolgere missioni di varia natura, tra cui attività di RECOIL per le quali sono predisposte ampie casse riscaldate destinate a immagazzinare gli oli recuperati, attività oceanografiche o di ispezione dei fondali o di relitti anche tramite l'utilizzo di ROV (Remotely Operated Vehicle), attività di Disaster Relief in supporto alle popolazioni colpite da calamità na-

turali, trasporto di materiali di varia natura e di sistemi containerizzati”. Insomma, una gamma di impieghi davvero ampia, come si addice a una unità multipurpose, in dotatione a un Corpo altamente specializzato, le cui capacità operative, dicono ancora da Fincantieri “sono enfatizzate dai 3 RHIB organici, dal ponte volo in grado di permettere operazioni di decollo e appontaggio, sia diurno che notturno, di elicotteri di taglia media tipo AW139 e dalla possibilità di imbarcare droni volanti”.

Senza dimenticare che l'unità può anche garantire un'efficace capacità di supporto ad altre navi in difficoltà, sia in caso di incendio utilizzando i cannoni antincendio dimensionati in accordo alla notazione di classe Fi-Fi, sia in caso di semplice rimorchio per effetto dell'importante bollard pull (tiro a punto fisso) che è in grado di produrre.



Rendering della nuova UAM



## INTERVISTA CON LA PROFESSORESSA MIHAELA GAVRILA - LA SAPIENZA

DI MARINA VIOLA

# Radio: un medium affidabile Informazione dritta al punto



*Tra non molto la radio in Italia toccherà il considerevole traguardo dei 100 anni dalla sua prima trasmissione. Era il 6 ottobre del 1924, infatti, quando l'Unione Radiofonica Italiana (URI), nata nell'agosto dello stesso anno, cominciò a trasmettere, in un regime di monopolio che durerà fino al 1974, teatro, notizie e concerti.*

*A rendere unico questo mezzo di comunicazione è il fatto di essere sì datato senza per questo diventare obsoleto. Anzi, evolve e si adatta ai progressi della tecnologia e alle nuove esigenze del pubblico senza dare segni di cedimento in fatto di fascino e apprezzamento. In che modo la radio è stata capace, più di altri mezzi, di cavalcare i tempi e restare sempre attuale? E il suo pubblico ha un ruolo in questo successo?*

*Ne abbiamo parlato con Mihaela Gavrla, professoressa di Entertainment and Television Studies e Teorie e Tecniche delle Televisione, presso la Sapienza Università di Roma oltre che Responsabile Scientifica di MediaLab e di RadioSapienza ([www.radiosapienza.net](http://www.radiosapienza.net)).*



Mihaela Gavrla



**L**a radio è un mezzo straordinario per le sue potenzialità di adattamento. In effetti nasce in Italia negli anni Venti e tuttora riesce a mantenere la sua forza comunicativa. E tutto questo io credo che dipenda dalla capacità di adattarsi sia da un punto di vista tecnologico ma anche al cambiamento di gusti, sensibilità, priorità, da parte dei pubblici. Per fare un esempio di come questo valga sin dagli esordi, ricordo che la radio, negli anni 20 e 30, aveva fatto proprio il linguaggio di uno dei mezzi espressivi più presenti nel contesto di allora, cioè il linguaggio del teatro, attraverso il radiodramma. Ed era uno dei contenuti più seguiti, accanto alla musica e ai contenuti informativi. Poi nel tempo il radiodramma si è trasformato, prima negli sceneggiati radiofonici e poi persino

nella fiction radiofonica (Montalbano è andato anche in radio). C'è stato anche il periodo dei fumetti, anche quelli trasferiti nel racconto radiofonico. Come del resto adesso, nel periodo della pandemia ancora di più, è tornato in voga il racconto radiofonico che è diventato anche scaricabile con i podcast. Gli audiolibri stessi sono diventati un contenuto pregiato, anche dal punto di vista economico, come dimostrano i grandi colossi che hanno investito comprando e creando partnership con i grandi produttori di contenuti radiofonici.

**Internet ha rivoluzionato il mondo e la radio non si è certo fatta sfuggire questa opportunità**

*La radio si è sempre adattata di più, rispetto a qualche altro mezzo un po'*



Mostra di radioamatori antichi (Firenze 2014). Radio della serie Telefunken 230 o 340 del 1931-32 circa. Questi, come suggerito da due manopole di sintonia, è un circuito TRF. Questo file è concesso in licenza in base alla licenza Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported



più affaticato, anche alle trasformazioni tecnologiche. Quando infatti avvenne il passaggio al digitale e soprattutto quando siamo arrivati ad avere le prime fasi dello sviluppo di Internet in Italia, negli anni 90 e ancor più nei primi 2000, la televisione faceva fatica ad accreditarsi nel digitale e su Internet perché i contenuti audiovisivi erano pesanti e il costo dello scaricamento di questi file era molto elevato. Mentre i file audio, che pesano di meno, giravano con più facilità, erano più versatili e in effetti proprio all'inizio degli anni 2000 c'è stato un fiorire di emittenti che trasmettevano online. In quel periodo è nata la maggior parte delle radio universitarie, per esempio. Anche senza avere accesso alle frequenze, e quindi non potendo trasmettere in FM, si poteva fare radio in un ambiente che non aveva quei costi, per molti inaccessibili, richiesti dalla trasmissione tradizionale. Quindi ecco un nuovo adattamento anche alle dinamiche del digitale e, ancora di più, andando nel territorio del visivo. Se tradizionalmente la radio è un medium che racconta e crea immagini con le parole, già da alcuni anni abbiamo anche la visual radio, cioè l'incontro tra la radio e l'universo del visivo che riesce ad abbinare le due dimensioni con costi più contenuti rispetto a quelli che si hanno per riuscire a produrre contenuti per una televisione tradizionale.

Ma i momenti di adattamento della radio nella storia sono stati tanti, pensiamo alla cosiddetta stagione dei cento fiori, il periodo delle radio libere negli anni '70, sull'onda lunga del '68

e della rivendicazione della libertà di antenna, quindi della liberalizzazione delle frequenze a livello locale, quando la libertà di espressione si manifestava attraverso le radio che erano più facili da mettere in piedi. Con le radio universitarie del 2000 è stata come una nuova stagione dei cento fiori perché in ambiente web sono nate tantissime realtà che prima non avrebbero avuto modo di esistere perché non si avevano le risorse. Certo, poi qualcuna è morta perché ci si è resi conto che non bastavano un computer e un microfono, come diceva qualcuno, ma serviva comunque un investimento economico: la radio è elaborazione di contenuti, è scrittura, è professionalità. Ma comunque quel momento ha fatto sì che si creasse uno spazio di sperimentazione e di libertà di espressione diverso rispetto a quelli precedenti.

Altro elemento di adattamento è quello che purtroppo stiamo vivendo in questi giorni con la guerra. Il conflitto vede di nuovo il protagonismo delle radio. Nelle aree disagiate, nelle aree di conflitto, nelle aree dove gli altri non arrivano, si creano delle reti di solidarietà informativa che spesso non utilizzano i canali più sofisticati ma si basano sulla parola e dunque la radio diventa uno strumento per riuscire a mantenere un filo informativo con questi territori.

**Insomma, si è come chiuso il cerchio. Furono proprio le due guerre mondiali a dare maggior slancio alla diffusione del mezzo, utilizzato dai soldati per le comunicazio-**



## RTL 102.5 E GUARDIA COSTIERA

### IN DIRETTA IL MARE IN RADIOPSIIONE

**P**rosegue e si intensifica la storica sinergia tra Guardia Costiera e RTL 102.5. Da gennaio 2022, infatti, la rubrica "Viamare", che per tutta l'estate si rivolge a milioni di vacanzieri e utenti del mare con utili consigli sulla sicurezza e con informazioni sulle principali attività che si svolgono in acqua, diventa un appuntamento fisso, in onda ogni settimana all'interno del digital bookshop di RTL 102.5 News.

Tutti i venerdì mattina "Viamare Guardia Costiera" è in diretta dalle ore 10.00, per la prima volta in radiovisione: il mare raccontato attraverso storie, approfondimenti e notizie direttamente dalla voce delle donne e degli uomini del Corpo, spesso affiancati da ospiti e interlocutori di spessore, per parlare di mare, di legalità e di tutela ambientale, senza dimenticare gli aspetti scientifici, economici e culturali legati alla propensione marittima del paese. Gli appuntamenti, da seguire in diretta sui canali digitale terrestre 233, satellitare 737 oltre che sul web all'indirizzo <https://play rtl.it/live/35/rtl-1025-news-tv/> e da App RTL 102.5 Play, si possono ritrovare anche on-demand sulle piattaforme social del Corpo.





**ni, dai governi per la propaganda, dal popolo per restare informato**  
**Di fatto è una situazione che si viene a creare in un momento di crisi drammatica e ci sottolinea ulteriormente quello che è il ruolo della radio, soprattutto quando altri mezzi di comunicazione non hanno gli strumenti di penetrazione.**

*Lo stesso accade in paesi che si trovano in condizioni di isolamento per tanti motivi. In Africa, per esempio, la radio è molto più forte della televisione perché si adatta a condizioni di disagio, di povertà. E diventa un punto di riferimento; i personaggi più noti non sono i televisivi ma i radiofonici e anche le comunicazioni avvengono di preferenza via radio.*

*Penso ad altri periodi di difficoltà come quello del Covid che ha visto la radio in una situazione strana e paradossale. Nel periodo del lockdown la radio, che in Italia è ascoltata soprattutto in mobilità, ha subito un decremento negli ascolti proprio a causa della limitazione degli spostamenti. I numeri adesso stanno fortunatamente tornando ai livelli consueti, segno che il pubblico non l'ha abbandonata. Ma il dato interessante è che, a fronte di una fruizione più bassa rispetto al 2019, che è l'anno pre-Covid, da una serie di indagini condotte in particolare sul mondo giovanile emerge che la radio, anche se non fruita tantissimo nel periodo, è però il mezzo che dà più soddisfazione dal punto di vista della qualità dell'informazione che fornisce. Chi ascolta la radio la considera uno dei mezzi più affidabili per la qualità delle informazioni.*

### Cosa le dà tanta affidabilità?

*Usando l'ascolto la radio ti assorbe, diventa totalizzante e pertanto ti fa riflettere di più. Poi, proponendo un linguaggio che si basa molto sul ritmo, ha come caratteristica quella di togliere tutto ciò che è residuale, va subito al dunque. L'informazione radiofonica è molto sintetica e fa meno commento. Questa fiducia è importante e ci si familiarizza. Una volta che abbiamo ascoltato qualcosa non ce lo facciamo bastare ma ci prendiamo il tempo per assimilare quel contenuto che ci entra dalle orecchie e mettiamo in funzione la nostra capacità di elaborazione. È un po' quello che diceva McLuhan quando parlava della radio come di un mezzo 'caldo', perché è un mezzo che sollecita la mente, il pensiero; ci dobbiamo immaginare quello che non ci viene restituito con le immagini. Molti pensano che la radio sia improvvisazione mentre è molto scritta, assai più della televisione. Proprio perché dà una tale rilevanza alla parola, che ha intrinseca una dimensione di potere perché orienta il pensiero da una parte o dall'altra, implica una grande preparazione. Barthes diceva che il potere è plurimo, legione come i demoni... agisce in tante forme ma soprattutto risiede nella lingua e nel linguaggio attraverso cui noi decidiamo se creare un rapporto di vicinanza o di distanza, se provare a influenzare e a persuadere o, al contrario, ad argomentare. La radio, lavorando proprio sulla parola e sul linguaggio, entrando nella psiche delle persone, ha una grande forza anche da quel punto di vista.*



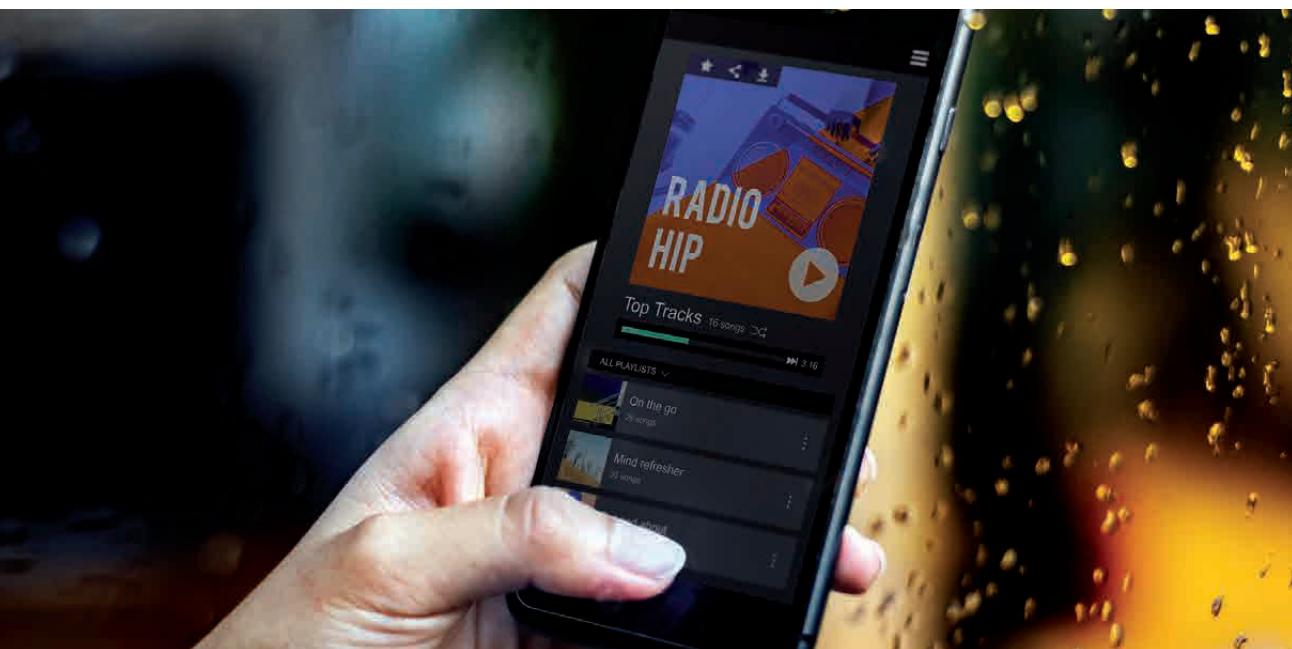
**Sembra incredibile che la radio riesca ancora a fare la parte del leone in una società così orientata all'immagine**

Da questo punto di vista è anche molto educativa perché ci dimostra che abbiamo bisogno di un mondo di immagini che non siano per forza quelle che ci vengono proposte ma anche quelle che ci possiamo creare da soli nella mente, che si evocano attraverso le parole, la musica. Abbiamo bisogno di far lavorare la mente che può produrre da sola le immagini evocate dalle parole e dalle combinazioni che si creano tra loro. Anche qui sta la bravura di una radio.

**Quali saranno le nuove frontiere della radio?**

Così come fino a ora la radio si è adattata a tutti i cambiamenti e ha mantenuto la sua forza, non vedo perché do-

vrebbe abdicare a questo ruolo proprio ora che stiamo tornando sempre più in mobilità. È un mezzo agile che si saprà adattare. Forse, come è accaduto per la televisione, dovremo cambiare le categorie di riferimento. Mentre prima si parlava di televisione, oggi andiamo a sostituire il temine con audiovisivo che fa riferimento più al linguaggio, alle formule narrative. Forse lo stesso andrà pian piano ad accreditarsi anche per quello che riguarda la radio che di fatto è suono: il podcast, l'audiolibro, è radio o è altro? Di fatto è audio e si rifà ai linguaggi radiofonici efficaci per far sì che sia avvincente. Non è la semplice lettura di un testo. La radio presterà dunque i propri saperi, la propria esperienza e la propria capacità narrativa a tante forme di fruizione del contenuto audio. Sarà come una radio diffusa, sia attraverso tanti dispositivi che attraverso tanti formati di fruizione.





# Mari sicuri, oceani puliti Dal 2002 ci pensa EMSA

di Valentina Venturi

“ **I**l Mediterraneo è un mare che unisce, non un mare che divide”. Quello che a una prima lettura potrebbe risultare uno slogan tra tanti è invece il sentimento e la convinzione che spinge i componenti dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) a svolgere il loro lavoro a beneficio di tutti i mari europei. Una sorta di Giuramento di Ippocrate del mare, in cui tra i principali impegni c'è la fornitura di consulenza tecnica e assistenza operativa per il miglioramento della protezione dei mari, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e la sicurezza marittima. Questo significa che la maggior parte dei compiti che spettano all'Agenzia è di tipo preventivo, come il monitoraggio dell'applicazione di determinate leggi e la valutazione della loro efficacia globale.

Oltre ad anticipare gli eventi, all'EMSA concerne anche il ruolo di agire di conseguenza ad essi, nel fornire ai paesi dell'Ue le navi per il recupero degli idrocarburi in caso di gravi fuoruscite di petrolio in mare e di rilevare l'inquinamento marino mediante la sorveglianza via satellite. L'EMSA ha sede a Lisbona, in Portogallo, e il motto degli oltre 270 dipendenti è Navigazione di qualità, mari più sicuri, oceani più puliti, il bilancio ufficiale del 2020 (approvato annualmente) è stato di 81,2 milioni di euro e la direttrice esecutiva è la croata Maja Marković Kostelac. Questi i dati. A spiegare in prima persona il senso di unione che esiste a sostegno degli interessi marittimi dell'UE è il Contrammiraglio Enrico Castioni, del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, da novembre 2021 rappresentante nazionale nel consi-



glio di amministrazione dell'Agenzia. «L'EMSA si prefigge di lavorare di concerto con tutti i paesi che la compongono: è l'espressione dei 27 paesi dell'Unione Europea, a cui si aggiungono Norvegia e Islanda; siamo la loro voce nel settore del miglioramento della sicurezza in mare. Il nostro interesse è racchiuso nei termini *safety, security e environment protection*: la tutela durante la navigazione, la sicurezza di avere a disposizione una nave sicura, la fiducia che il carico sia trasportato in modo corretto e ovviamente protetto da azioni ostili o malevoli, la protezione dell'ambiente marino anche in re-

lazione alle sfide climatiche». Ma non basta, l'Agenzia si occupa anche «di promuovere la puntuale applicazione delle norme stabilite dall'UE in collaborazione e concerto con gli Stati europei, norme che vengono trasfuse o in direttive o in regolamenti, curandone anche la verifica dell'applicazione in modo uniforme e incisivo. Da noi l'accettazione che si dà al temine inglese *enforcement* è assoluta: imperativo dell'EMSA è far rispettare la normativa in modo da avere anche una concorrenza equa e leale. Trasparenza per il mercato e un settore marittimo sicuro, protetto, ecologico e competitivo sono altri perni imprescindibili, dato che circa il 90% delle merci viaggia in mare. Si tratta di un numero talmente significativo da racchiudere il senso dell'attività complessa e ad ampio spettro e di qualità dell'EMSA».

La storia dell'Agenzia inizia nel 2002, nell'immediato post attentato alle Torri Gemelle, quando bene primario diventano oltre alla *safety navigation* anche la *maritime security* e l'armonizzazione di un trasporto sicuro con navi costruite bene, non inquinanti e con equipaggi formati. Nel Consiglio di amministrazione siedono rappresentanti di tutti gli Stati membri dell'UE, oltre a Islanda e Norvegia in qualità di osservatori, e quattro rappresentanti della Commissione, più quattro rappresentanti senza diritto di voto provenienti da settori diversi dell'industria marittima.



In basso a destra l'Ammiraglio Enrico Castioni durante lo European Coast Guard Functions Forum tenutosi a Venezia nel novembre 2019



Compito del Consiglio d'amministrazione è vigilare sull'operato dell'Agenzia e della direttrice esecutiva con un documento unico di programmazione di durata triennale, ma anche adottare e valutare la relazione consolidata delle attività annuali. L'articolo 1 del Regolamento istitutivo dell'EMSA afferma infatti che deve assicurare un livello elevato, efficace e uniforme di sicurezza marittima relativa alle operazioni nave (safety) e sicurezza marittima relativa a minacce terroristiche (security). Impossibile trascurare l'attività di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, la relativa azione di in-

tervento, nonché un'azione contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e di petrolio. Ma non basta. L'Agenzia contribuisce all'efficienza complessiva del traffico marittimo e del trasporto marittimo, in modo da facilitare l'istituzione di uno spazio europeo "senza frontiere". Tra l'EMSA e la Guardia Costiera italiana la cooperazione è stretta e fruttuosa, impostata sulla necessità di attuare in maniera efficace le politiche marittime tra i governi e le autorità. La fattiva cooperazione consente il rafforzamento della condivisione delle capacità tra il Corpo e l'Agenzia al fine di imple-





mentare le attività e le conoscenze in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente marino. La partnership è stata rafforzata e facilitata grazie anche al distacco presso l'Agenzia dei rappresentanti della Guardia Costiera italiana: il personale condivide le proprie conoscenze e la propria esperienza in tutte quelle competenze svolte da EMSA nella sua attività quotidiana di supporto ai paesi Membri. Grazie all'esperienza maturata con le problematiche connesse alla protezione dei mari e alla sicurezza marittima dal punto di vista legale e operativo, l'EMSA ha così acquisito ampie conoscenze sia sulle tematiche che sulle condizioni concrete per affrontarle. Per scendere nello specifico la cooperazione, che può essere di natura preventiva ma anche reattiva, sotto il profilo operativo si articola attraverso

l'utilizzo da parte di personale altamente qualificato del Corpo di alcuni importanti sistemi informatici/satellitari, al fine di migliorare la protezione dei mari, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e garantire la sicurezza marittima e portuale.

Lo scambio di informazioni e gli imprescindibili aggiornamenti portano spesso e volentieri anche a incontri istituzionali. Fondamentale è stata, a tal proposito, la visita del Comandante Generale del Corpo, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, alla sede dell'EMSA a Lisbona, a novembre 2021, per partecipare all'apertura dei lavori per il 62° meeting del Consiglio di Amministrazione. Durante la visita, il Comandante Generale ha incontrato Maja Marković Kostelac, Direttrice esecutiva, con la quale ha potuto approfondire le comuni tematiche legate alla sicurezza della navigazione.



L'Ammiraglio Nicola Carlone con la Direttrice esecutiva dell'EMSA, Maja Marković Kostelac, a Lisbona



Oltre alle ancora normative, il Contrammiraglio Castioni precisa come negli ultimi dieci anni l'EMSA abbia iniziato ad arricchire il proprio corpus con un «quid pluris: la capacity building, una risposta concreta alle nobili dichiarazioni di principio. Nord Africa e i paesi del Mediterraneo orientale sono stati coinvolti in un'azione di addestramento, cooperazione e scambio di *best practice* con il personale preposto alle funzioni marittime. Vengono formate le professionalità del futuro attraverso skills in frameworks. Una rotta che dimostra come l'approccio metodologico sia in grado di far crescere in modo strutturato e mirato tre aspetti fondamentali: conoscenza, competenza e abilità. Si esplica così, nella sua espressione più alta, la politica di vicinato dell'Unione Europea, la Neighborhood Policy». Quello di cui parla Castioni si potrebbe definire una sorta di Erasmus del mare, con una visione umanistica del lavoro che amplifica gli scambi tra esperti e implementa, tra l'altro, anche l'informatizzazione del mare. «La Guardia Costiera - prosegue - ha anche realizzato MARE $\Sigma$ , il server del Mediterraneo in grado di compilare una picture del traffico navale mercantile, di fotografare la situazione marittima e di condividerla con l'Agenzia e con i paesi che aderiscono all'iniziativa scambiando dati sia in modo bi che multilaterale». Un'innovazione prioritaria

che rimanda la fotografia dell'impatto che possono avere le navi sull'ambiente o su quali migliorie si debbano approntare per offrire ausili alla navigazione quali: rotte istratte - Ships' routing - o sistemi di rapportazione obbligatoria di navi che transitano in zone particolarmente sensibili o densamente trafficate. A loro spetta l'obbligo di riportare posizione e velocità in modo che le autorità costiere possano regolare il flusso, anche intenso ma sicuro, del traffico marittimo. «Questo fa parte del capacity building e della cooperazione transfrontaliera: abbiamo realizzato un server che mette in rete sia i paesi Ue del Mediterraneo che molti paesi non Ue nell'ottica del bene comune. Ricordiamoci che non ci sono confini nel mare: l'inquinamento accidentale o malevolo causato con dolo si sposta con le correnti, che siano profonde o superficiali. Un danno creato da una parte si riverbera molto più lontano». Ecco perché i valori dell'EMSA sono qualità, credibilità, efficienza, efficacia, trasparenza, flessibilità, essere smart ed equilibrati dal punto di vista del genere e parità di genere. Quest'anno, poi, ricorre il ventennale dell'Agenzia, per cui è previsto a settembre un evento in Italia sia per il cluster marittimo che per raggiungere la più ampia platea possibile, a cominciare dagli studenti. Perché, come sottolinea Castioni: «L'Europa è casa nostra».





# EFCA e il controllo pesca Nave Gregoretti nell'Egeo

di Marina Viola

Tra novembre e dicembre 2021, Nave Gregoretti della Guardia Costiera italiana è stata impegnata in un'attività di cooperazione internazionale nel Mar Egeo e nelle Acque di Levante nell'ambito della lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, (Illegal, Unreported and

Unregulated fishing), una delle più grandi minacce per gli ecosistemi marini e la biodiversità, sotto il coordinamento dell'EFCA, l'Agenzia europea di controllo della pesca. La European Fisheries Control Agency ha sede a Vigo, in Spagna, e la sua finalità è garantire la corretta applicazione nell'Unione della





Politica Comune della Pesca attraverso la promozione dei più elevati standard di controllo, ispezione e sorveglianza. Tra le sue funzioni vi è quella di coordinare le attività

---

L'ATTIVITÀ DI  
COOPERAZIONE  
INTERNAZIONALE  
È COSTANTE  
E ORGANIZZATA  
PIÙ VOLTE  
ALL'ANNO

---

di controllo nelle acque dell'Unione, quelle internazionali e sulla terraferma. L'attività di cooperazione internazionale è costante e viene organizzata anche più volte all'anno, se è il caso, con specifiche missioni.

Per questa importante campagna, EFCA ha chiesto un assetto navale all'Italia che ha risposto con Nave Gregoretti della Guardia Costiera la cui missione, che si trovi in ambito EFCA o nazionale, rientra nelle funzioni che le normative vigenti le affidano. Nel contesto delle principali funzioni svolte dal Corpo, infatti, si inserisce il controllo delle attività di pesca, eseguito sotto il coordinamento del Comando generale - IIIº Reparto Piani e Operazioni - 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. La quotidiana presenza in mare di Nave Gregoretti, con specifici compiti di vigilanza sulla pesca, è parte della strategia del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera volta a prevenire

e reprimere le eventuali catture illecite, con attrezzi e metodi illegali, allo scopo di favorire la conservazione degli stock ittici nel rispetto di uno sfruttamento sostenibile che permetta, da un lato, di salvaguardare l'ecosistema marino e le specie ittiche protette di cui è vietata la cattura, dall'altro di tutelare le aziende di pesca che operano nella legalità e nel pieno rispetto delle norme. La sua presenza in mare permette di sorvegliare le aree marine più fragili o di maggior pregio ambientale, in cui l'attività di pesca è interdetta o limitata; consente, inoltre, di far rispettare la normativa che impone il divieto di pesca in alcuni periodi dell'anno al fine di consentire il ripopolamento delle specie, fungendo da deterrente.

Il tenente di vascello Salvatore Malaponti, che era al comando di Nave Gregoretti durante la missione, spiega che l'unità ha operato sostanzialmente nel Mar Egeo, nelle acque internazionali a nord, sud, est e ovest dell'isola di Creta e talvolta anche in acque territoriali, con l'autorizzazione delle autorità greche. In seguito, ha orbitato tra Creta e Cipro, nel Mar di Levante. In quel periodo non erano presenti specifici divieti di pesca e sono stati effettuati controlli mirati sui pescherecci battenti bandiera italiana - che in quella stagione operano in quelle acque con reti a strascico - e anche su motopesca battenti bandiera greca e cipriota. A tale scopo era presente a bordo



un assetto di ispettori pesca qualificati, sia italiani, quindi militari della Guardia Costiera che sono opportunamente formati e certificati dall'Unione Europea, sia ispettori greci e ciprioti. "La chiave di volta di questa attività - spiega Malaponti - è stata proprio questa, operare con un assetto navale che batte bandiera italiana con a bordo specialisti di tre nazionalità che ci consentivano di fare controlli anche in acque territoriali greche e cipriote a bordo di pescherecci non italiani". Le norme europee consentivano infatti di ispezionare pescherecci non battenti bandiera italiana solo quando operavano in acque internazionali; in acque nazionali, invece, si poteva salire a bordo solo previa autorizzazione

dello Stato di bandiera e quindi, aggiunge il Comandante "avere i loro ispettori a bordo ci consentiva di salire a bordo e di effettuare molte ispezioni nel corso delle quali abbiamo anche accertato diversi illeciti di natura amministrativa". Quando si tratta di comminare sanzioni la legge è molto precisa, sia quella comunitaria che nazionale. "Se si tratta di pescherecci che battono bandiera italiana - spiega - la competenza è nostra perché le leggi vigenti prevedono un regime sanzionatorio e noi le applichiamo come se fossimo in territorio italiano ovunque le unità si trovino. Quando abbiamo pescherecci che non battono bandiera nazionale, ci limitiamo a rilevare l'infrazione, indicare qual è la norma violata





e trasmettere un report - attraverso il Comando generale - allo Stato di bandiera competente. In questo caso specifico, avendo a bordo gli ispettori greci e ciprioti, se l'infrazione avesse riguardato un loro peschereccio, l'ispettore avrebbe comminato direttamente la sanzione".

Riguardo all'esperienza vissuta in Mar Egeo, il Comandante Malaponti porta a casa ricordi molto positivi: "La cosa che ho apprezzato moltissimo - dice - è stata proprio la cooperazione tra Stati che ha consentito a me e al mio equipaggio di interfacciarsi con altre professionalità. Questo crea scuola e fa cultura. Ciò che più mi ha colpito di questa esperienza, dal punto di vista professionale ma anche umano,

è la sinergia che si è creata: l'entusiasmo e la voglia, nostri e dei colleghi stranieri, di cooperare come se fossimo un'unica squadra. Questo ci ha anche fatto crescere dal punto di vista professionale".

Molto importante è stata anche l'attività di naval diplomacy fatta da Nave Gregoretti durante le soste sia nei porti greci che in quelli ciprioti, con l'opportunità di apprezzarne l'organizzazione. Infine, dato molto interessante, nel periodo della missione non sono stati rilevati illeciti particolarmente gravi, il che fa ben sperare sul fatto che i pescatori professionali si stiano allineando sempre più alle norme comunitarie e all'obiettivo comune di preservare il mare e il suo ambiente.



L'Ambasciatrice d'Italia in Atene, Patrizia Falcinelli, ricevuta a bordo di Nave Gregoretti durante una sosta a Heraklion



# COOPERAZIONE MARITTIMA

## PRESENTI NELL'IMO DAL 1948

V.V.



**L**a professionalità e la dedizione vengono sempre ripagati. Lo conferma la rielezione dell'Italia nella Categoria A del Consiglio Esecutivo dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) anche per il biennio 2022-2023. Il nostro paese è stato votato, insieme ad altri, con ampiissimo consenso. L'elezione è avvenuta il 10 dicembre 2021 a Londra durante i lavori della XXXII Assemblea Generale dell'Organizzazione, cui spetta il compito di promuovere lo sviluppo e la sicurezza del trasporto marittimo.

“La rielezione dell'Italia – ha commentato l'Ammiraglio Ispettore Luigi Giardino, Capo del VI Reparto Sicurezza della navigazione marittima del Comando generale - conferma il prestigio di cui il nostro Paese gode in ambito marittimo e testimonia il particolare contributo che l'Italia, grazie anche all'attività della sua Guardia Costiera, fornisce ai settori dello sviluppo e della sicurezza marittima e della navigazione e della tutela dell'ambiente marino”.

La Categoria A del Consiglio Esecutivo comprende gli Stati che forniscono, in ragione dell'importanza delle flotte mercantili, maggiore impulso allo sviluppo del trasporto marittimo mondiale. La rielezione conferma l'Italia membro ininterrotto del



Consiglio Esecutivo a partire dall'istituzione dell'IMO nel 1948. IMO è l'acronimo dell'inglese "International Maritime Organization", è un'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita a seguito dell'adozione della Convenzione internazionale marittima di Ginevra del 1948 e incaricata di sviluppare la cooperazione marittima tra i paesi Membri, al fine di promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto marittimo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato. Per comprenderne l'importanza, basti considerare che il trasporto marittimo è un settore che copre il 90% dell'insieme del commercio internazionale. Le Convenzioni Internazionali adottate dai paesi Membri prevedono standard per la costruzione, compartimentazione e stabilità delle navi, impianti e dotazioni antincendio, equipaggiamenti di sicurezza e salvataggio (SOLAS), la protezione dell'ambiente marino (MARPOL), la formazione e certificazione del personale marittimo (STCW) così come standard riguardanti le regole per prevenire gli abbordi in mare (COLREG). Ulteriore strumento IMO è il Codice marittimi le cui indagini sono svolte dalle Autorità per la sicurezza del trasporto dei paesi firmatari. Per sostenere l'offerta formativa, inoltre, l'IMO ha fondato, nel 1983 a Malmö (Svezia) la World Maritime University (WMU) specializzata nel campo marittimo. ↗



L'Ammiraglio Luigi Giardino



# IALA e standard internazionali Un convegno per fare il punto

di Giampiero Cazzato

I 15 e 16 marzo presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera si è svolto un workshop di due-giorni di approfondimento sui servizi di monitoraggio, gestione e controllo del

traffico marittimo svolti dal VTS (Vessel Traffic Service), moderno sistema tecnologico di ausilio alla sicurezza della navigazione, gestito dalle Capitanerie di porto attraverso propri Centri specialistici con l'impiego di professiona-



Il segretario della IALA Francis Zachariae riceve un crest dal Comandante generale



lità specifiche. Il convegno di studi, che ha visto la partecipazione del mondo scientifico rappresentato dalle Università degli studi di Messina e Catanzaro, ha costituito un importante momento di confronto tra le componenti operative della Guardia Costiera, che vi hanno preso parte con una rappresentanza dei 12 Centri VTS presenti sul litorale nazionale.

All'incontro è stato presente Francis Zachariae, segretario della IALA, l'*International Association for Marine Aids to Navigation*

*and Lighthouse Association*, il massimo organismo internazionale deputato a promuovere la sicura, economica ed efficiente movimentazione delle navi, attraverso il miglioramento e l'armonizzazione degli ausili alla navigazione marittima in tutto il mondo e altri mezzi appropriati, a beneficio della comunità marittima e della protezione dell'ambiente.

Nata a Parigi nel 1957 come ente non governativo, la IALA è un'Associazione che riunisce oggi le Autorità Nazionali legalmente responsabili per l'acquisizione,



L'Ammiraglio Piero Pellizzari (a sinistra) con Francis Zachariae e l'Ammiraglio Giuseppe Aulicino, attuale Capo 3º Reparto Piani e operazioni del Comando Generale



la manutenzione e l'operatività degli Ausili alla Navigazione Marittima all'interno di uno Stato, i Membri Associati che possono essere un servizio, un'organizzazione o un'agenzia che si occupa di ausili alla navigazione ed infine i Membri Industriali in quanto costruttori e distributori di Ausili alla Navigazione.

A seguito della firma della Convenzione di Kuala Lumpur del 2020, è in piena trasformazione in organizzazione internazionale intergovernativa. In questo modo, come affermato da Zachariae nel suo intervento al Comando generale, *"IALA sarà presto in grado di contribuire ancora di più alla sicurezza della navigazione in tutto il mondo, alla protezione dell'ambiente marittimo e al buon governo degli oceani"*.

Il cambio di status, ulteriormente rafforzato con la firma a Parigi della Convenzione istitutiva anche da parte del nostro locale Ambasciatore il 26 gennaio scorso, segnerà una pietra miliare nella vita di IALA, che assumerà un ruolo di assoluta rilevanza in ambito internazionale nella standardizzazione ed omogeneizzazione sia dei sistemi elettronici di trasmissione e comunicazione di dati da terra a bordo delle navi, sia della *e-navigation* ossia della navigazione marittima con l'ausilio di strumentazione elettronica. Introducendo i lavori dell'incontro, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di por-

to, Nicola Carlone, ha sottolineato che *"IALA e Guardia Costiera italiana navigano nella stessa direzione, con obiettivi comuni che mettono al centro l'incremento della sicurezza ed efficienza della navigazione, nell'ottica di un continuo e costante miglioramento della sostenibilità del settore marittimo, contemporando così aspettative economiche degli operatori con le crescenti istanze ambientali e sociali"*. La

LE LINEE GUIDA  
IALA  
RAPPRESENTANO  
LE MIGLIORI  
PRATICHE  
GENERALMENTE  
ACCETTATE

trasformazione da Associazione a Organizzazione internazionale intergovernativa *"costituirà - ha detto Carlone - un'ulteriore occasione per il rafforzamento della nostra partecipazione alla IALA"*. E ha portato ad esempio l'avvio della scuola VTMIS di Messina, da tempo a standard IALA, e lo svolgimento di analisi di rischio per la navigazione marittima portuale in alcuni sorgitori italiani.

A coordinare i lavori del workshop l'ammiraglio Piero Pellizzari, membro del consiglio IALA e responsabile unico del procedimento del progetto VTMIS nazionale che ha sottolineato *"l'importanza assoluta di momenti di confronto, perché questo è un campo in cui le procedure vengono costantemente modificate"*.

È dal 1996 che Pellizzari, attual-



mente Direttore marittimo del Veneto e Comandante del porto di Venezia, è coinvolto nei più rilevanti progetti della Guardia Costiera riguardanti la fornitura di beni e servizi per l'adozione di sistemi di comunicazione, di sorveglianza sul traffico marittimo, di navigazione radio e dei sistemi di comando/controllo/comunica-

**AMMIRAGLIO PELLIZZARI:  
"IL SERVIZIO VTS CONTRIBUISCE A MITIGARE I RISCHI PER LA NAVIGAZIONE"**

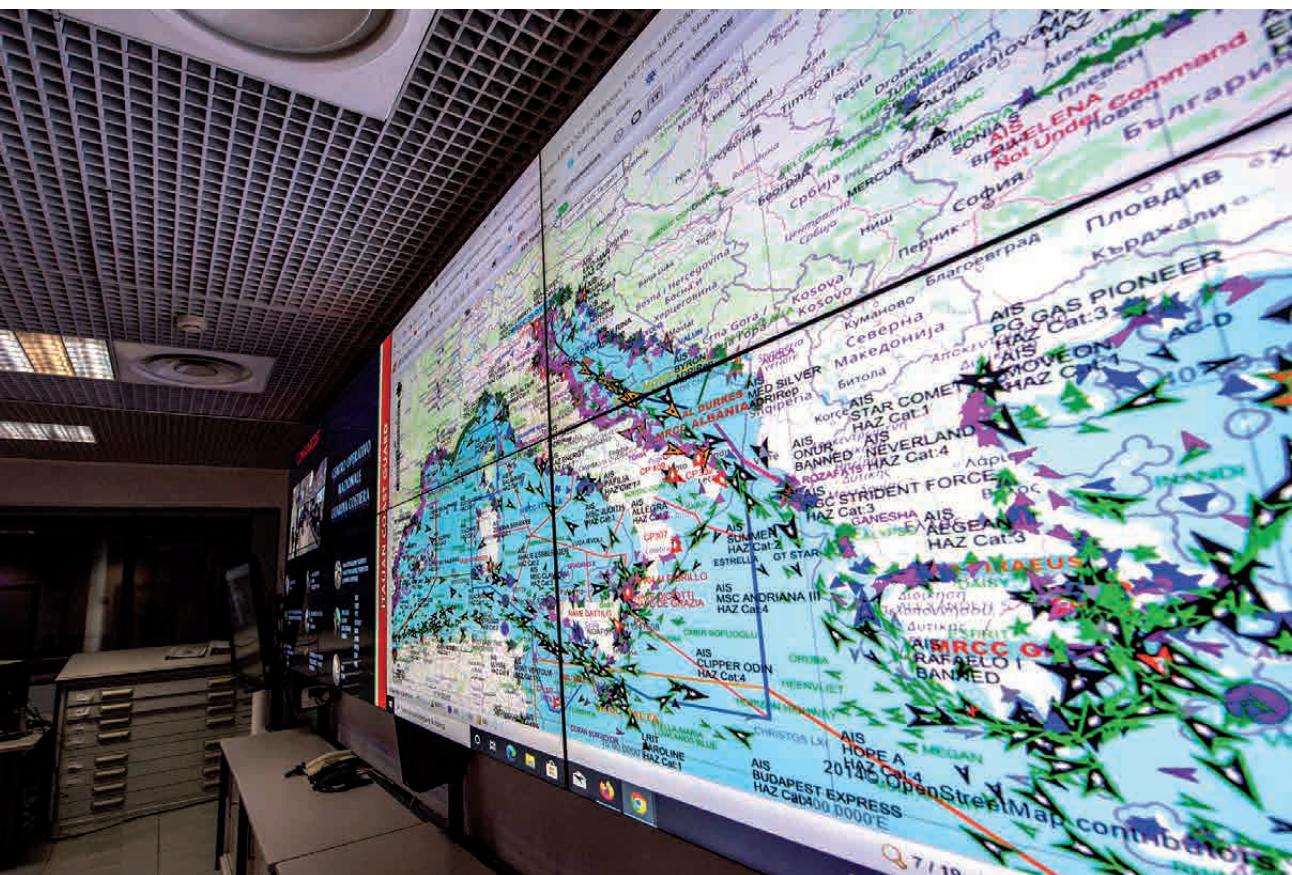
zione. "Sono compiti primari della Guardia Costiera - ha spiegato Pellizzari - la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente. Sono temi per noi centrali che curiamo, appunto, anche attraverso l'amplio utilizzo di ausili alla navigazione marittima. Il VTS è uno di questi. Un servizio che i nostri specifici centri, che sovrintendono particolari aree nelle acque territoriali, forniscono all'utenza marittima; questo perché si è preso atto, soprattutto nelle fasi di entrata e uscita dai porti e nei canali, che il servizio VTS contribuisce a mitigare i rischi per la navigazione. Ma non c'è solo la gestione del traffico in uscita ed entrata in un porto. C'è anche il compito informativo ai comandanti delle navi, per i quali i centri VTS sono formidabili alleati. Faccio un esempio: in uno stretto come quello di Messina, piuttosto che nell'area delle Bocche di Bonifacio, aree delicate anche da un punto di vista ambientale, i sistemi VTS rappresentano un fondamentale ausilio per i comandanti delle navi, fornendo loro suggerimenti sulla navigazione, sulle condizioni meteo, sui pericoli e su tutti i fattori che possono costituire un rischio per la navigazione". Pellizzari ha poi sottolineato il fatto che "una giusta standardizzazione procedurale non può essere solo nazionale perché i VTS sono presenti da tempo in tutto il mondo. Il nostro compito - ha detto - è insomma anche quello di garantire al comandante della nave che entra in porto di tro-





vare le stesse procedure, a Venezia o a Genova come a Hong Kong". L'Ammiraglio ha vissuto da protagonista le fasi che hanno portato alla trasformazione della IALA, essendo stato presente nella delegazione interministeriale italiana di Kuala Lumpur ed alle diverse conferenze preparatorie. E al Notiziario ha spiegato che "la standardizzazione ed omogenizzazione delle procedure per fornire informazioni alle navi che ogni giorno solcano i mari riguarda non solo i VTS ma anche i vari sistemi di ausilio alla navigazione in uso al Corpo ed i servizi da essi forniti quali AIS,

LRIT e NAVTEX, che sono conformi agli attuali standard internazionali. La IALA nasce per questo. È una realtà importante e lo sarà sempre di più soprattutto quando diventerà un'organizzazione intergovernativa. Sarà quindi indispensabile la qualificata partecipazione alla IALA da parte della Guardia Costiera, quale Autorità nazionale competente nella sicurezza della navigazione, per lo sviluppo di uniformi ed innovativi sistemi, tecnologie e servizi, compresi quelli di comunicazione digitale, destinati ad accrescere la sicurezza e l'efficienza delle navi e del traffico marittimo." 





MARINA MILITARE  
XXII GRUPPO NAVALE



GUARDIA

COSTIERA





# Le missioni internazionali Nel 91 l'Operazione Albania

A cura di Marco Di Milla

**L**a mattina dell'8 agosto 1991, la nave mercantile Vlora, partita da Durazzo, attracca nel porto di Bari. A bordo ci sono quasi ventimila persone. Sono albanesi, in gran parte giovani, per i quali l'Italia rappresenta l'unica via di salvezza per affrancarsi dalla povertà e dalla disperazione in cui è precipitato il

loro paese. Alla fine del secolo scorso, infatti, con la caduta del regime comunista che aveva governato per oltre un quarto di secolo, l'Albania è investita da una crisi economica profonda, che dall'epicentro politico si ripercuote in poco tempo su tutto il territorio. Fino a farne il lembo di terra più povero della na-



La nave mercantile Vlora all'arrivo nel porto di Bari



scente Europa unita. È un vero esodo di massa, per una nazione che dista dalle coste pugliesi poco più di 40 miglia marine; da sempre crocevia di diverse culture, l'Albania

NEGLI ANNI  
NOVANTA  
L'ALBANIA  
È INVESTITA  
DA UNA CRISI  
ECONOMICA  
PROFONDA

costituisce insieme all'Italia l'altra spalla di un ponte ideale tra oriente e occidente, attraverso quel canale di Otranto che già i Romani

consideravano di strategica importanza, sia commerciale che militare.

Per ricordare quei giorni, che per la loro valenza aiutano a ripercorrere le fasi che hanno segnato l'ascesa del Corpo nel panorama internazionale, l'Ammiraglio Ferdinando Lolli, già Comandante

generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, offre la sua preziosa testimonianza ai lettori del Notiziario.

Nel corso della sua carriera, l'Ammiraglio Lolli ha ricoperto la totalità degli incarichi dell'Amministrazione marittima, favorendo la conoscenza del Corpo oltre i confini dei mari italiani. Una istituzione la cui organizzazione assurerà, con gli anni a seguire, a modello per l'Europa e non solo, come tiene a sottolineare l'ammiraglio, forte della sua lunga e proficua carriera. "Gli anni 90 - spiega Lolli - hanno rappresentato un momento di grandissima trasformazione per le Capitanerie di porto. Senza dimenticare la sua vocazione - che per nascita è di natura tecnico-amministrativa e la cui efficienza era già ampiamente dimostrata - il Corpo andava ad assumere a quel tempo

**ANSA** 097-19970317-BRINDISI-CRO: ALBANIA: OLTRE 5.600 PROFUGHI IL TOTALE DELLA GUARDIA COSTIERA Un elicottero della Guardia Costiera segue da vicino la nave con a bordo i profughi albanesi diretta stamani al porto di Brindisi.  
CARLO FERRARO/ANSA/TO



Elicottero della Guardia costiera italiana a supporto dell'Operazione Albania



una più moderna configurazione, di natura operativa, attraverso la creazione di nuove competenze, puntualmente rispondenti alle aspettative di sicurezza, a quelle commerciali, sociali e culturali del nostro paese, per il quale il mare costituisce da sempre una delle sue principali risorse. Questa evoluzione - racconta l'ammiraglio - nel 91 ha portato ad affrontare un'emergenza del tutto nuova e inaspettata per l'Italia, in grado di cogliere quell'accenno di democrazia che germogliava sull'altro versante adriatico e che in breve tempo fece scattare una sequenza di sbarchi continui lungo le coste della penisola. Si arrivò alla decisione di trovare le condizioni di collaborazione con le "residuali" presenze istituzionali dell'Albania". Il 26 agosto 1991, infatti, i governi italiano e albanese stipularono un accordo per l'invio

in Albania di aiuti alimentari, con la "Operazione Pellicano" condotta dall'Esercito italiano, che permise di organizzare in tempi rapidi una rete di trasporti per l'approvvigionamento della popolazione. Seguì la costituzione, per il controllo delle acque territoriali albanesi, di un gruppo navale della Marina Militare, il cui braccio operativo sarebbe stato costituito da una squadriglia di motovedette della Guardia Costiera. È l'inizio di un processo "virtuoso" nella storia recente dei flussi migratori che riguardano l'Europa, come sottolineerà anche lo storico Eugenio Capozzi. Il 24 settembre del 1991 inizia ufficialmente l'"Operazione Albania", la prima missione all'estero della Guardia Costiera italiana. In base agli accordi di cooperazione stipulati con il Governo albanese, una forza navale, costituita dalle mo-



L'ammiraglio Ferdinando Lolli



tovedette della Guardia Costiera e da una nave logistica della Marina Militare, viene dislocata a Durazzo e Valona per attivare un “servizio di guardia costiera” nelle acque

---

#### A DURAZZO

UN CAMPO BASE

AL COMANDO

DELL'ALLORA

CAPITANO

DI FREGATA

LOLLI

---

albanesi. Per l'occasione si costruisce, in tempi record, un campo base a Durazzo, che è destinato a ospitare un centinaio di persone e a supportare il personale imbarcato sulle motovedette. Al comando viene posto l'allora Capitano di Fregata Ferdinando Lolli, al quale viene affidato anche il gruppo navale. Le motovedette della Guardia Costiera avevano il compito di concorrere alla sorveglianza delle acque territoriali albanesi, di dissuadere eventuali tentativi di espatrio clandestino e, soprattutto, di salvaguardare la vita di tante persone che, spinte da una cieca disperazione, tentavano la traversata in mare con ogni mezzo, con natanti spesso inadatti o improvvisati, come ci spiega l'ammiraglio. “Arrivammo con un gruppo navale di motovedette che io guidai dalla Puglia fino all'Albania. Davanti a noi si presentò per la prima volta uno scenario internazionale con il quale il Corpo era chiamato a confrontarsi. Fui nominato dallo Stato maggiore a capo del Reparto Comando Marina e il Comando Generale mi affidò il Gruppo Navale.

Mi occupai dell'installazione di un campo protetto, recintato, perché il paese minacciava continuamente disordini. Eravamo piuttosto isolati, ma anche bene assistiti dal territorio nazionale. Le nostre unità avevano il compito, soprattutto di notte, di intercettare e recuperare le numerose persone che, anche a cavallo di fusti di benzina fissati alle travi, si arrischiavano in mare nel tentativo di attraversare il canale d'Otranto. Una porzione di Mediterraneo che è nota essere tutt'altro che generosa in termini di condizioni meteomarine, capace di mutare al peggio in pochissime ore. Le operazioni facevano capo a una centrale operativa organizzata sul posto e in costante comunicazione con Brindisi, che era il nostro supporto dall'Italia. In quei giorni ci rapportammo con un popolo che valutai a prima vista disperato – rivelò Lolli – triste conferma di un'umanità abbandonata, di gente che aveva perduto la propria identità e che iniziò a rialzarsi grazie al nostro aiuto. Un altro dei nostri compiti – precisa l'ammiraglio – era quello di regolare il traffico delle navi in arrivo con gli aiuti dall'Italia, per un paese che aveva visto spezzarsi la sua catena alimentare a causa di terreni completamente improduttivi, cui faceva eco l'interruzione della riproduzione della fauna alimentare. Viaggi che servivano letteralmente a sfamare il popolo, che proseguivano a terra per distribuire il grano verso i mulini di tutta l'Albania. Una volta arrivai in montagna, a bordo



di un elicottero dell'Esercito, per consegnare aiuti alimentari e farmaceutici alle popolazioni. Non riuscimmo a decollare, perché avevamo i bambini attaccati ai carrelli. Non volevano che ripartissimo". Il ricordo di Lolli si fa commovente, e aggiunge: "Questi sono stati i momenti che mi hanno più colpito dal punto di vista umano. L'altra cosa che non dimenticherò mai è stata la grande capacità del personale della Guardia Costiera che, messo alla prova per la prima volta in una missione internazionale, ha fornito risultati di grandissimo profilo, in un contesto del tutto straordinario e complicato. Colleghi che non finirò mai di ringraziare. Al punto che mi resi conto, effettivamente, delle grandi potenzialità del Cor-

po al quale con grande orgoglio ho dedicato la mia vita. La Guardia Costiera italiana in quel momento aveva assunto, e onorato, grandi ed enormi responsabilità, non solo nazionali ma anche internazionali: il senso di responsabilità che contraddistingue oggi la vera cultura del Corpo. Quell'esperienza, infatti, mise la Guardia Costiera in una condizione tale da ricevere ampi riconoscimenti per quanto dimostrato, che le hanno permesso negli anni a seguire di presentarsi ai tavoli convenzionali e di sottoscrivere accordi internazionali, mirati a riconoscere essenzialmente il ruolo determinante dell'Italia nel Mediterraneo".

L'Ammiraglio Lolli, va ricordato, contribuì fin dal 1985 all'informa-





tizzazione marittima e, in sede di Commissione UE a Bruxelles, al progetto per i sistemi di controllo del traffico marittimo (VTS). Ri-organizzò la Centrale Operativa dell'allora Ispettorato Generale delle Capitanerie di porto, dirigen-dola nel corso di importanti ope-razioni di soccorso alla bandiera nazionale, fra cui spicca, fra tutte, quella di 750 persone tra pas-seggeri ed equipaggio della M/N Achille Lauro affondata al largo del Corno d'Africa. In quegli anni, si adoperò anche per la normativa attuativa della Convenzione inter-nazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (Amburgo 79). In campo internazionale arrivaro-no anche gli accordi concernenti soprattutto la sicurezza della navi-gazione e l'implementazione degli schemi di separazione e controllo del traffico marittimo in acque in-ternazionali, con Slovenia, Croazia, Serbia/Montenegro, Albania, Gre-cia e Francia; fu rinnovata total-mente, ampliandosi e configuran-dosi come nuovo sistema integrato, l'intera rete di telecomunicazioni radio e satellitari del Corpo.

Quella in Albania, per la nostra Guardia Costiera fu la prima missio-ne all'estero e un grande successo. Il gruppo navale contribuì a bloccare l'esodo disordinato e illegale, a con-trollare l'imbarco delle persone e dei mezzi sui traghetti nei porti alba-nesi, a salvare pescatori e marittimi in pericolo e a dare supporto a tutte le operazioni italiane.

Ristabilita la normalità, il 31 dicem-

bre 1993 il gruppo navale venne sciolto e i mezzi fecero rientro in Italia. Le motovedette continuaro-no la vigilanza del basso Adriatico direttamente dai porti italiani.

Tuttavia, gli eventi del 1997 ri-chiesero un nuovo intervento in Albania, con la costituzione del 28° gruppo navale, che ha operato dal 15 aprile 1997 al 25 febbraio 2009, nell'ambito del quale l'atti-vità della squadriglia motovedette della Guardia Costiera si mostrò, nei primi mesi, particolarmente necessaria. Successivamente la situazione politico-sociale si nor-malizzò e l'intervento assunse il carattere di una missione militare di supporto alla ricostruzione delle Forze Armate di quel paese, anche attraverso la cessione di alcune motovedette dismesse del Corpo, a seguito di opportuni lavori di re-visione.

"Quelle azioni che un tempo era-no percepite come trasforma-zioni e che hanno contribuito a modificare l'organizzazione ma-rittima del paese - afferma Lolli - e penso alla nostra componente navale, a quella aerea, oggi sono diventate patrimonio del Corpo, soprattutto dei tanti giovani che scelgono di appartenervi. Oggi i ragazzi che arrivano, siano essi sottufficiali, siano essi ufficiali o truppa, entrano in un Corpo che ha già una cultura radicata. Non devono trasformarla, devono sicuramente, però, migliorarla. Hanno l'obbligo, il dovere mora-le, di andare avanti". 



## INTERVISTA CON ALFONSO PECORARO SCANIO

DI GIAMPIERO CAZZATO

# Missione a Beirut nel 2006 Il Corpo: “Siamo pronti”



*La passione per la tutela dell'ambiente? “È iniziata”, dice ridendo, “quando portavo ancora i pantaloni corti e da allora non è più andata via”. Aveva appena 12 anni Alfonso Pecoraro Scanio quando, sul giornalino che con pochi amici aveva messo su a Santa Maria di Castellabate, perorava la realizzazione di un'Area marina protetta nel bellissimo tratto della costa del Cilento. Ha dovuto aspettare anni, battagliare, scontrarsi anche con le lungaggini della burocrazia. Ma alla fine l'ha spuntata. E nel 2008, da ministro - d'intesa con il comune di Castellabate e l'ente Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano - è riuscito a sbloccare una pratica che era incagliata da più di trent'anni. Solo così, finalmente, l'anno successivo (con il Decreto ministeriale 21 ottobre 2009), venne sanctificata, all'interno del Parco nazionale del Cilento, la nascita dell'Area marina protetta di Santa Maria di Castellabate che comprende una superficie di mare di oltre 7mila ettari.*

*Presidente della Federazione dei Verdi, ministro delle Politiche agricole e forestali*



Alfonso Pecoraro Scanio



dal 2001 al 2008 e poi ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (a proposito, fu lui che da ministro volle aggiungere alla denominazione del dicastero la "tutela del Mare") Pecoraro Scanio è oggi docente di Turismo e Sostenibilità presso le università "Bicocca" di Milano e "Tor Vergata" di Roma nonché presidente della Fondazione Univerde.

Con la Guardia Costiera la Fondazione condivide l'iniziativa itinerante "Mediterraneo da remare", progetto nato nel 2011 e che si è fatto, tra l'altro, promotore di campagne di sensibilizzazione per contrastare l'inquinamento marino da plastiche. Sul Notiziario Scanio ripercorre le fasi del primo intervento internazionale cui, lui ministro, ha partecipato il nostro paese: l'operazione di bonifica dai residui dell'olio combustibile finito in mare a seguito del bombardamento della Centrale termoelettrica di Jieh, a sud di Beirut, durante la guerra del 2006. Operazione organizzata con l'intervento della Guardia Costiera italiana.

Con orgoglio più che giustificato tira fuori dal cassetto del suo ufficio, nella sede di Univerde, la lettera che l'allora ambasciatore libanese in Italia, Melhem Mistoum, gli inviò nel dicembre 2006 per rinnovare i ringraziamenti del governo libanese per la missione "Bahar" (mare in arabo): la missione ambientale italiana, scriveva il diplomatico, "ha contribuito a salvaguardare la flora marittima e le coste libanesi dall'inquinamento mortale, ha accresciuto ulteriormente i sentimenti di stima e di amicizia del popolo libanese nei confronti degli italiani".

”



Pecoraro Scanio parla alle donne e agli uomini della Guardia costiera



**P**artiamo dall'inizio, dalle giornate del 13 e 15 luglio 2006 quando due missili israeliani colpiscono la centrale termoelettrica di Jieh, a pochi chilometri da Beirut, provocando l'incendio di due serbatoi di stoccaggio di olio combustibile e il conseguente sversamento a mare. Che cosa succede allora?

Di fronte all'enormità del disastro ambientale che si prospettava, il governo libanese lanciò subito un appello alla comunità internazionale affinché mettesse a disposizione del "Paese dei cedri" uomini e competenze. Il 24 agosto arrivò al ministero dell'Ambiente una formale richiesta di supporto per le attività di bonifica presso la centrale di Jihe. Non esitai un attimo. Fummo tra i primi paesi occidentali a dare la nostra disponibilità, consapevoli del fatto che quella catastrofe riguardava tutta la comunità internazionale e, a maggior ragione, i paesi rivieraschi del Mediterraneo. Furono attivate, ognuno per le sue competenze, l'Apat, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, oggi Ispra, l'Icram, l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica applicata al Mare, e il Comando generale della Guardia Costiera. E la risposta fu un corale "siamo pronti". Ricordo ancora con emozione la giornata del 12 settembre quando la nave Peluso della Guardia Costiera italiana salpò da Messina alla volta di Beirut. Ma già nei giorni precedenti, per la precisione il 21 agosto, una task force italiana aveva raggiunto il luogo del disastro per valutare le azioni da intraprendere. La Peluso arrivò a Beirut il

2 settembre e il giorno dopo eravamo già operativi.

**Quella missione si distingueva da subito per la messa in campo di mezzi di intervento all'avanguardia e di alte professionalità**

Esatto. Oltre alla già ricordata nave Peluso, la Guardia Costiera mise a disposizione un velivolo ATR42 e la componente specialistica subacquea. Alla missione parteciparono anche la componente scientifica Apat-Arpa e Icram - in stretta collaborazione con le autorità libanesi in seno all'Oil Spill Operation Coordination Center - e i mezzi antinquinamento della Castalia/Ecolmar, il consorzio che opera da 30 anni in Italia e all'estero nel campo delle attività marittime e salvaguardia del mare. Insomma, una sinergia pubblico/privato che diede ottimi frutti. Dimostrammo che si potevano usare strumenti civili per la tutela ambientale e il grande valore dell'operazione fu riconosciuto dal Governo libanese.

**Che impressione le fece la Guardia Costiera impegnata nella missione "Bahar"?**

Quella di un corpo dello Stato che agiva non solo con professionalità e competenza ma anche con grande passione e tenacia. Lo sostengo da tempo e lo ripeto anche in questa occasione: il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera è un esempio positivo per la tutela del mare, per la sicurezza della navigazione, per gli usi civili del mare, per il salvataggio delle vite umane e va ringraziato per questo ruolo meritorio che svolge. Non è un caso che le



sue competenze siano sensibilmente aumentate in questi anni. La Guardia Costiera ha un know how utile per intervenire in diversi scacchieri e nei più complessi scenari e merita risorse e mezzi. Aggiungo poi che è un corpo che sempre più ha una proiezione internazionale. D'altronde solo se portiamo lo sguardo oltre le acque territoriali, se lavoriamo gomito a gomito con gli altri paesi del Mediterraneo e non solo, riusciremo a tutelare l'ecosistema.

**Quella in Libano rimane la più importante missione ambientale cui ha partecipato il nostro paese. C'è una specificità del Mediterraneo rispetto ad altri mari?**

È vero che nel Mediterraneo non si è verificato negli anni successivi un incidente di dimensioni tali come quello accaduto in Libano nel 2006, ma non dobbiamo mai scordare che il

Mediterraneo, il mare più trafficato del pianeta, è un mare praticamente chiuso e perciò molto più bisognoso di attenzioni. Insomma, è innegabile che il mare nostrum merita massima e costante attenzione. Per questo penso che vada rivitalizzata la Convenzione di Barcellona del 1976 e la sua Unità di coordinamento. In quella Convenzione si parla di sorveglianza continua dell'inquinamento, di coordinamento dei programmi nazionali, di assistenza tecnica, di collaborazione scientifica. Molti di questi impegni dovrebbero tradursi sempre in azioni concrete. I temi ambientali in una situazione di fortissime tensioni geopolitiche come quelli che stiamo vivendo nella drammatica vicenda ucraina rischiano di passare in secondo piano. E sarebbe un clamoroso errore, anche perché i conflitti bellici, oltre a portare distruzione e morte





*tra la popolazione civile, sono forieri di fortissimi danni ambientali.*

**L'8 febbraio 2022 è una data storica per il nostro paese: la tutela dell'ambiente è entrata in Costituzione, andando a modificare gli articoli 9 e 41 della Carta. Lei da anni si spendeva per questo esito. Che cosa ha provato?**

*Una soddisfazione indicibile. È dagli anni 90, da quando io entrai in Parlamento, che abbiamo insistito per migliorare la nostra Costituzione e adeguarla alla tutela dell'ambiente. Nell'art 9 c'è già la tutela del paesaggio ma il paesaggio non è la stessa cosa dell'ambiente. Il mio ringraziamento va a tutti coloro che nelle istituzioni si sono fatti promotori di questa battaglia, a partire dalla senatrice Loredana De Petris e dal gruppo Interparlamentare che aveva lanciato una petizione proprio in questo senso. Da oggi le*

*nuove leggi dovranno essere coerenti con la norma costituzionale e quelle antecedenti, penso al decreto Ilva, dovranno necessariamente armonizzarsi, pena l'incostituzionalità.*

**Tra le numerose conseguenze indirette del conflitto che imperversa in Ucraina è tornata di urgente attualità l'esigenza di individuare e sviluppare, quanto prima, un sistema che garantisca fonti energetiche rinnovabili, diverse dal gas russo**

*Ha ragione, siamo in ritardo anche se mi auguro che ci si incammini con celerità verso la realizzazione di impianti eolici da collocare al largo delle coste che garantiscano, comunque, il rispetto ambientale. È mia opinione che su tale questione possa trovare la giusta collocazione istituzionale la Guardia Costiera. ↗*







# Auguri ammiraglio Romani Il decano delle Capitanerie

di Corrado Ricci

**D**ai bambini della scuola primaria 'Fiori' di Lerici al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, passando per gli allievi dell'Accademia Navale, le massime cariche istituzionali della Provincia della Spezia, gli allievi del Liceo musicale 'Cardarelli' e i rappresentanti delle associazioni marinare del territorio. Così l'abbraccio corale all'ammiraglio Luigi Romani nel giorno del suo centesimo compleanno. Una bella manifestazione di affetto e riconoscenza per il decano dei comandanti generali, personaggi chiave della storia del Corpo delle Capitanerie di porto di cui fu al vertice dal 9 agosto del 1982 al 31 dicembre del 1986, uomo di profonda cultura, infaticabile dispensatore di sapere in campo letterario e musicale.

La festa è andata in scena il 28 febbraio scorso a Villa Marigola di Lerici, suggestiva location con vista dominante sul Golfo dei Poeti,

attigua al paese natale dell'ammiraglio: Solaro.

Un giro di boa in scioltezza per Luigi Romani, nel solco di una vitalità che, ogni giorno, si fa lezione di amore per il mare e per la conoscenza. Per il compleanno non si



L'ammiraglio Luigi Romani nel giorno della celebrazione del suo centesimo compleanno



è smentito. È salito sul palco e ha raccontato come, leggendo la Divina Commedia, placò gli animi in subbuglio degli allievi ufficiali imbarcati su una nave scuola alle prese, in Pacifico, con il mare forza 9, mettendoli in condizione di dare il meglio per la comunità navigante. Una testimonianza di

UN'ESPERIENZA  
POLIEDRICA  
CHE LO HA  
PORTATO  
NEL 1982  
AL VERTICE  
DEL CORPO

cultura, sangue freddo e incoraggiamento a vedere positivo che, con i venti di guerra, è quanto mai attuale.

A promuovere l'abbraccio corale è stato il Comandante generale, Ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone. "Il desiderio di renderle omaggio è scaturito dalla riconoscenza profonda per l'impegno da lei profuso per il Corpo delle Capitanerie di porto, per aver posto le basi della nascita della Guardia Costiera. Una visione lungimirante che è stata alla base dello sviluppo e che continua a ispirare il nostro essere al servizio della Nazione, della comunità marittima" ha detto l'Ammiraglio Carlone. Ma Romani non ha solo lasciato il segno nella cabina di regia del Corpo. Il suo impegno in campo culturale lo ha reso una grande risorsa per



L'Ammiraglio Romani insieme all'Ammiraglio Carlone e agli ex Comandanti generali Melone, Dassatti, Brusco, Cacioppo e Pettorino



la comunità locale, un faro di sapere. Non a caso, nel 2017 è stato insignito della cittadinanza onoraria di Lerici. Lo ha ricordato il sindaco Leonardo Paoletti evidenziando il prestigio reso al territorio.

A tessere il filo di revival ed emozioni è stato il Capo Ufficio Comunicazione della Guardia Costiera, il Comandante Cosimo Nicastro, 'lanciando' interventi e filmati di giornata. Il pezzo forte è stata la video intervista realizzata tre anni fa a Romani (nell'ambito delle ricerche del Cantiere della Memoria) col racconto delle vicissitudini che da Lerici lo hanno portato a diventare il numero uno delle Capitanerie di porto. In essa l'ammiraglio si è svelato con tutto il carico di storia incarnato, dall'ingresso nell'Accademia Navale nel pieno della Seconda guerra mondiale, all'imbarco sulla nave scuola Cristoforo Colombo (gemella del Vespucci) fino al progresso della carriera che lo ha reso un globetrotter degli oceani, ancor prima di inanellare incarichi lungo tutta la penisola come ufficiale delle Capitanerie.

Un'esperienza poliedrica che lo ha portato, nel 1982, al vertice del Corpo e - primo comandante a compiere il tour di tutti gli uffici Locamare - a delineare quello che è poi diventato l'attuale assetto della Guardia Costiera, con la sua componente aerea. I primi piloti furono formati durante il

suo comando. La nascita della centrale operativa nazionale è conseguenza del suo adoperarsi nell'ambito della visione tesa a ottimizzare l'infrastrutturazione del Corpo in parallelo con la promozione della cultura del mare tra gli italiani.

Fu, tra l'altro, il fautore del programma radiofonico 'Radio Onda Verde Mare', sulla scia non solo delle competenze in campo marittimo ma anche della sua profonda cultura umanistica, ancora riferimento sul territorio. Le sue conferenze all'Università della Terza Età sono all'ordine del giorno. Lo ha ricordato la presidente Eliana Bacchini: "Non manca mai di stupirci..."

Fra i messaggi di saluto anche quello degli alunni della scuola primaria di Lerici, che lo hanno eletto 'supernonno'. I ragazzi del Liceo musicale hanno deliziato l'ammiraglio e la platea con un concerto di strumenti a fiato.

Tante le autorità intervenute, tra cui gli ammiragli che si sono succeduti a Romani alla guida del Corpo, nonché il Direttore marittimo della Liguria, Contrammiraglio Sergio Liardo, e il Capitano di Vascello Alessandro Ducci, Comandante della Capitaneria di porto della Spezia. A suggellare l'evento, il videomessaggio del ministro Enrico Giovannini, il saluto delle sirene di Nave Diciotti alla fonda e quello degli elicotteri della Guardia Costiera decollati dalla base di Sarzana. 



A CURA DI MARCO DI MILLA E MARCO FIRRAO

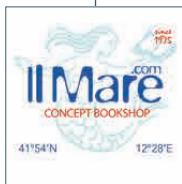
**ABC DELLA VELA**  
Corso di vela illustrato  
per chi sale in barca  
per la prima volta

di Davide Besana  
Edizioni  
Nutrimenti,  
2021 pag. 112  
€ 22,00



**MAGELLANO**  
Il primo viaggio  
intorno al mondo

di David Salomoni  
Edizioni  
Laterza,  
2022 pag. 242  
€ 18,00



IN COLLABORAZIONE  
CON LA "LIBRERIA  
INTERNAZIONALE  
IL MARE"  
VIA DEL VANTAGGIO, 19  
ROMA  
TEL. 063612155  
063612091  
ILMARE@ILMARE.COM

Cosa bisogna sapere per salire su una barca e iniziare a navigare vela? L'autore, grazie alla sua lunga esperienza di velista e regatante, ve lo spiega con i suoi disegni e testi manoscritti. Un manuale molto pratico, sia nei suoi obiettivi che nella sua struttura, con molti consigli essenziali. Utile a chi non è mai salito a bordo, ma anche per chi ha già tirato i primi bordi, per chi vuole andare una settimana in charter, anche se con lo skipper e per chi sogna da sempre il respiro della lunga navigazione.

Uno strumento per tutti quelli che pensano di iscriversi a un corso, accompagnare un amico, o comunque farsi un'idea di cosa sia necessario per navigare. Perché per essere marinai veri, per poter affrontare ogni condizione di mare, è necessario apprendere i fondamentali della vela. Per questo Davide Besana, illustratore conosciuto e amato, ma anche plurititolato velista e ottimo marinaio con tante miglia alle spalle, questa volta si cimenta nel trasmettere, con il prezioso supporto dei suoi disegni, le nozioni di base necessarie a ogni aspirante velista.

Cinquecento anni fa Ferdinando Magellano guidò le sue navi oltre la Patagonia, fino a un altro mare.

Per la prima volta l'uomo trovava il punto di passaggio tra Oceano e Oceano.

Dopo tempeste, ammutinamenti e battaglie selvagge, alcuni dei suoi marinai riusciranno a portare a compimento la prima circumnavigazione del globo e a rientrare in Spagna.

Nell'agosto del 1519 cinque navi partirono dal porto di Siviglia. Erano tutte parte di una spedizione patrocinata e sostenuta dall'imperatore Carlo V.

L'obiettivo del viaggio era dimostrare che le Isole Molucche, allora famose perché produttrici di spezie, appartenevano alla Spagna e non al Portogallo.

Nei tre anni seguenti queste imbarcazioni e questi uomini affronteranno una delle più grandi imprese della storia dell'uomo.

Il racconto di un viaggio senza precedenti, una storia capace di affascinare, meravigliare e commuovere.



# PROCESSIONI A MARE

**L**a collana Storie di mare, curata dal Comando Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera in collaborazione con le Edizioni All Around, si arricchisce di un genere che ancora le mancava e che contribuisce a raccontare il mare e la sua cultura in maniera trasversale e multidisciplinare, in grado di raccogliere frammenti di vita marittima del Paese – come le processioni a mare e i culti di cui sono espressione – riconsegnando al lettore un quadro univoco, come univoca è la funzione di garante della sicurezza che le Capitanerie di porto rappresentano anche in quei frangenti. Una sicurezza attrattiva, in questo caso, che è amplificatore sociale di valori e tradizioni marittime identitarie, il cui racconto è affidato alla penna sapiente e padrona della materia di Giuseppe Mazzarino. Nel libro, che riporta nell'incipit il saluto del Presidente della Regione Michele Emiliano, l'autore ci porta a conoscere la Puglia, da sempre crocevia, storico e metaforico, fra Oriente e Occidente, approdo di Santi venuti dal mare, fra cronaca e leggenda. Ne è visibile traccia la fitta trama delle processioni a mare (oltre 30, raccontate nelle schede illustrate, cuore del libro). Due figure – e relative processioni a mare – si stagliano su tutte (e si festeggiano negli stessi giorni): San Nicola di Myra, patrono di Bari, cerniera fra Cristianesimo d'Occidente e d'Oriente, e San Cataldo, patrono di Taranto, che la leggenda vuole giunto dall'Irlanda.

“Non appaia casuale la scelta geografica su cui sono ricaduti gli studi di questa pubblicazione – scrive nella sua introduzione l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo - sorretti da solide considerazioni e documentazioni storiche: la Puglia, della quale anche io sono orgogliosamente figlio e simbolicamente ambasciatore, ci accompagnerà a navigare tra le pagine della cultura marinara, per riscoprire la conoscenza e la consapevolezza delle nostre più belle tradizioni marittime.”

GIUSEPPE MAZZARINO è stato cronista parlamentare e vicepresidente dei corrispondenti da Roma. Autore di un manuale di Storia delle comunicazioni e di un dizionario di parole della politica, insegnava Storia del giornalismo.



## IL NAVIGAR DEI SANTI

di Giuseppe Mazzarino  
Edizioni  
All Around,  
2022 pag. 161  
€ 16,00



