



SELEZIONE STAMPA

(A cura dell'Ufficio stampa Uisp)

4 novembre 2011

ARGOMENTI:

- Fascisti in campo. Sulla Vitulazio indaga la Figc. La squadra napoletana con la croce celtica sulle maglie.
- La maratona di New York apre ai social network. Così arrivano aiuto e sostegno da casa.
- Regole Fir. Da Treviso un esposto contro l'obbligo di schierare in campo un massimo di tre stranieri.
- Ue: vincoli su Co2 per tutti gli aerei.
- Il boeing 787 fatto di carbonio. Consuma il 30% in meno. E' l'aereo più ecologico al mondo.
- Milano guarda ai motori ad idrogeno. Il 18% dei taxi è ibrido. Roma risponde con le vetture elettriche per i vigili urbani.

FASCISTI IN CAMPO

SULLA VITULAZIO

INDAGA LA FIGC

l'Unità

VENERDI
4 NOVEMBRE
2011

La squadra napoletana gioca in seconda categoria. Sulle maglie la croce celtica, sugli spalti lo striscione «Boia chi molla». Ieri l'inchiesta di Palazzi

SIMONE DI STEFANO

ROMA

Hanno esordito in campionato, hanno vinto, «espugnato» il campo nemico, al grido di «Boia chi molla», come recita quello striscione che non lasciano mai a casa e che espongono in ogni partita del campionato di seconda categoria. All'ultima, per poco non ci mancava che venissero scannati: «Un 10 e lode alle Forze dell'ordine. Oltre a portarci fortuna ci hanno anche scortato con onore fuori dal campo dove ci volevano scannare e ci hanno minacciato di morte». Ma ne vanno orgogliosi, tanto quanto quel motto futurista che portano stampato sulla maglia: «Uomo nuovo». Di fianco, in bella vista, una croce celtica («Il cerchio e la croce garriscono al vento», dicono spavaldi), a corredare la maglia biancoazzurra dello Sporting Vitulazio (per esteso Associazione Sportiva Calcio Uomo Nuovo - Napoli "L. Basco"). Squadra di seconda categoria campana, tristemente salita alla ribalta per la cornice nazi-fascista che la contraddistingue sugli spalti e sulla maglia.

Da ieri lo Sporting Vitulazio è finito nel mirino della Procura federale, il cui pm, Stefano Palazzi, ha aperto un fascicolo di inchiesta tutto dedicato. E ora, la squadra che

doveva restituire, attraverso lo sport, dignità ai ragazzi dei quartieri difficili partenopei, rischia una maxi-stangata (se non l'esclusione da ogni competizione Figc), oltre che una multa salatissima e l'obbligo di eliminare la croce celtica dalle proprie maglie. «Siamo coloro che rappresentano la nuova espressione di uno stile di vita sul campo di gio-

co e nella vita sociale, coloro che attraverso un sogno abatteranno questa società degenerata figlia della civiltà della decadenza che ci ha privato di ogni speranza», recita uno dei loro tanti, plasticosi motti.

E pensare che la storia di questa realtà ha ricevuto respiro nazionale soltanto dopo una denuncia da parte del commissario regionale campano dei Verdi, Francesco Emilio Borrelli, e del consigliere provinciale Pd Livio Falcone.

Avevano provato ad evitare che lo Sporting Vitulazio scendesse in campo per l'esordio in campionato: «Una squadra di calcio - avevano detto sdegnati - a connotazione "fascista", con tanto di magliette con croce celtica e striscioni della tifoseria con slogan del tipo "Boia chi molla". Questa squadra è nata l'anno scorso con il nobile tentativo di far giocare a calcio, ragazzi difficili, con storie personali di micro delinquenza, provenienti da famiglie anche esse difficili della zona di piazza Mercato a Napoli. Ci auguriamo che non venga fatta scendere in campo».

IN CAMPO

La denuncia non è bastata a far prevenzione, la Vitulazio aveva già giocato in Coppa Italia (vittoria 4-1 sul Monteruscello), nessuno dei delegati della Lega Dilettanti, neanche gli arbitri, a quanto pare, hanno rilevato nulla di scandaloso, di anomalo, per una partita di calcio. Addirittura, sembra che il 24 ottobre, il presidente della Lega, Salvatore Colonna, nel porgere gli auguri di inizio campionato, si sia anche congratulato e complimentato: «Per la nostra "missione" sociale e soprattutto per il nostro modo di intendere il gioco del calcio», si legge dalla bacheca del sito dell'associazione. Forse ignorava cosa si nascondeva dietro

la cornice. Tutto regolare per la prima di campionato, giocata sabato scorso: «Accoglienza da brivido - si legge in un post sulla fan page Facebook -, l'ordine impartito ai ragazzi era di espugnare il campo avversario. Consegne mantenute! I ragazzi della A.S. Calcio Uomo Nuovo Napoli sono giunti disciplinatamente sul campo di gioco: Gazzelle della polizia, blindati dei carabinieri, delegati della Questura...».

Insomma, grazie a quella denuncia, la sfida di sabato contro il Capasenna non è passata inosservata, e ora sarà prova per la Figc, attesa a convocare anche il presidente del club campano, Nicola Triscioglio: «Un avvocato radiato dall'ordine nel 2005 in quanto - spiegarono la settimana scorsa ancora Borrelli e Falcone - accusato di truffa nei confronti dei suoi clienti, da cui riusciva ad ottenere il conferimento di mandati speciali irrevocabili al fine di partecipare ad aste pubbliche per l'acquisto di immobili oggetto di esproprio». Oltre a un passato nella destra radicale napoletana e nelle organizzazioni extraparlamentari di destra. ♦

Arriva l'aiuto da casa New York, la maratona nell'era dei social network

Messaggi di sostegno collegati ai chip dei corridori

La storia

GIULIA ZONCA

Messaggi di sostegno. Frasi tipo «non mollare», «tieni duro», «ti vogliamo tutti bene», poche parole, magari anche abbreviate ma con un tempismo perfetto e un potere enorme. La maratona di New York si apre ai social network, domenica la corsa è interattiva, per usare un parolone, più vissuta per stare sul concreto e più ricca per essere onesti.

I maratoneti non professionisti potranno leggere gli incitamenti nell'attimo esatto in cui passeranno sotto i led, le insegne elettroniche sparse per il percorso. La consegna di affetto istantaneo costa 1,80 euro e si può fare dal telefono o dal sito internet ufficiale. Testi e chilometri so-

DOMENICA IL VIA

I messaggi per gli atleti passeranno sui led lungo i 42 km del percorso

no, sincronizzati grazie al chip che sta nelle scarpe dei partecipanti e di solito serve solo a controllare il percorso. Stavolta serve a essere protagonisti.

La 42 km di New York ormai è un appuntamento extra large, per la prima edizione, nel 1970, c'erano 127 uomini alla partenza oggi ci sono 47 mila persone e l'organizzazione fatica a gestirle. I numeri si sono gonfiati così tanto che serve la lotteria e ogni altro sistema di filtro per limitare l'invasione e nel 2012 la città

potrebbe dedicare addirittura due giorni alla corsa per aumentare il numero dei pettorali. Il fatturato cresce, il seguito si moltiplica tanto che dall'uscita della nuova applicazione che consente di entrare nella gara

via sms c'è stata la corsa a scaricare il programma. Domani è prevista una «parata delle nazioni» in stile olimpico per omaggiare tutti i paesi che saranno al via ed è allo studio una cerimonia d'apertura a Central

Park. In più tre giorni fa è stato lanciato il nuovo sito e presentato un logo «più accattivante che consideri il ruolo globale di questa manifestazione». Il regno della corsa non conosce crisi: ogni maratoneta spende la

media di 1.900 euro tra viaggio e iscrizione, chi gareggia si ferma in città dai 4 agli 8 giorni e non arriva mai solo eppure la baraonda e i soldi non intaccano il fascino della 42 km più seguita al mondo.

New York resta genuina soprattutto per i professionisti costretti a competere senza lepri in una delle gare più tattiche su questa distanza. Non c'è nessuno che detti l'andatura e il tempo è relativo: conta il piazzamento. In America guardano male percorsi piatti come quelli di Berlino dove i migliori vanno a caccia di record (e do-

ve ne sono arrivati 4 dal 2003) trainati da un gruppo di «mercenari» come li chiamano loro con tono un po' snob. Una lepre viene pagata tra i 3.600 e i 7.300 euro, a Berlino dove Makau ha realizzato l'ultimo primato (3h03'38") ce n'erano sei e si sono staccati negli ultimi 10 km. Solo Boston e New York sono rimaste attaccate alla tradizione, ognuno corre per conto suo ma chi non ha ambizioni di classifica almeno può

avere la spinta dei propri fan club: i messaggi spremi fatica, quelli che spingono i runner ad andare oltre i limiti. Almeno per questa edizione. Qualche anno fa New York ha bandito gli iPod: la musica dava un effetto doping. Vediamo quanto durano gli sms.

REGOLE FIR

**Da Treviso
un esposto
sugli stranieri**

Treviso ha presentato un esposto alla corte federale di prima istanza della Fir contro l'obbligo di schierare in campo un massimo di tre stranieri a partire dalla Celtic 2012-13.

La prima udienza si tiene oggi a Roma, di fronte gli avvocati del club e della federazione. La regola era stata auspicata a maggio dallo stesso Jacques Brunel, appena nominato c.t. azzurro, ed è stata messa nero su bianco dalla Fir a stagione iniziata. Treviso non contesta il merito della decisione, ma metodo e tempistica. In assenza di comunicazioni, infatti, il club avrebbe contrattualizzato un numero di stranieri incompatibile con il nuovo limite imposto dalla Fir. Oggi gli stranieri di Treviso sono 6: Allori, Vidal (1ª linea); Vermaak (2ª-3ª); Botes, De Waal (medianti); Williams (ala/estremo).

L'esposto di Treviso potrebbe essere solo il primo di una serie di contestazioni alle direttive Fir sulla partecipazione in Celtic. In ballo questioni tecniche - a iniziare dalla regola che prevede in campo un solo straniero per ogni reparto: prima linea; seconda; terza; ali e centri; medianti ed estremo - ma anche economiche, sui contributi Fir alle franchigie (1.200.000 su 8.400.000 € di bilancio a stagione, la stima per Treviso), e sulla conseguente autonomia gestionale delle stesse. Sullo sfondo le manovre in vista delle elezioni federali. Benvenuto, monsieur Brunel.

Clima. Bruxelles non fa dietrofront

Ue: vincoli su Co₂ per tutti gli aerei

Marco Magrini

BRUXELLES. Dal nostro inviato

L'Europa non farà marcia indietro dai suoi obiettivi per la riduzione delle emissioni-serra, e tantomeno dalla legislazione che include l'aviazione civile fra i settori chiamati a pagare per compensarle. «La International Civil Aviation Organization (Icao) chiede che la normativa riguardi solo le avio-linee europee, ma ha perso un'altra occasione per fare proposte concrete», ha detto ieri Connie Hedegaard, commissaria europea al Clima, durante un incontro con la stampa in vista del vertice climatico di Durban. «È dal '97 che la Ue cerca un'intesa con l'aviazione, ma senza alcun risultato. Quanto dovevamo aspettare ancora?».

La nuova normativa entra in vigore il primo gennaio e riguarda tutti i voli che hanno origine o destinazione finale in Europa. Sotto la spinta di Stati Uniti, Cina e di altri 24 Paesi, due giorni fa l'Icao ha chiesto l'esenzione per le compagnie non europee: la nuova regolamentazione tiene conto delle distanze percorse dai velivoli per raggiungere il Vecchio Continente e quindi include lo spazio aereo internazionale «in violazione dei principi di sovranità». «Due terzi delle compensazioni per la CO₂ emessa, saranno a carico delle imprese europee - spiega la commissaria - e solo il 10% toccherà a quelle americane. Nel primo anno, l'85% dei diritti saranno gratuiti. Ma soprattutto, i principi della Convenzione di Chicago sono rispettati: non c'è alcuna discriminazione fra le compagnie».

Così, a poche settimane dal vertice climatico in Sudafrica, che si apre il 28 novembre con i pronostici di un ennesimo fallimento negoziale, compare lo spettro di una disputa climatica e commerciale fra le due

sponde dell'Atlantico. Dieci giorni fa, la House of Representatives ha approvato una proposta di legge per proibire alle compagnie aeree americane di rispettare la legge europea: adesso è atteso il voto del Senato. «Non si è mai visto un Paese che vara una legge per non rispettare la legge altrui», lamenta un funzionario della Commissione. Secondo le previsioni, il costo a regime sarà intorno ai due euro, per passeggero. «Le compagnie che decollano e atterrano negli Stati Uniti - rammenta Damien Meadows, della direzione Clima a Bruxelles - devono pagare 16,30 dollari a passeggero». In questo sce-

COMMISSARIA HEDEGAARD

«L'Icao chiede di porre limiti solo alle avio-linee europee ma senza fare proposte»

Nubi sul vertice climatico di fine mese a Durban

nario, resta da vedere quale sarà il giudizio della Corte Europea di Giustizia, che dovrebbe esprimersi sul tema all'inizio dell'anno prossimo.

A Durban intanto, è attesa la replica del solito copione: la Cina che non accetta tagli obbligatori e gli Usa che rifiutano di salire a bordo perché non c'è la Cina. «A Durban dobbiamo disegnare una chiara roadmap per arrivare a un nuovo trattato nel 2015», dice la Hedegaard. Ma mentre l'Europa (recentemente affiancata da Australia e Norvegia) va avanti verso gli obiettivi del 2020, pare difficile trovare un accordo sulla seconda fase del Protocollo di Kyoto, ormai prossimo alla scadenza. «Senza una roadmap approvata da tutti - sentenzia la Hedegaard - non ci sarà una seconda fase».

LA NOVITÀ IN ATTIVITÀ DA POCCHI GIORNI

Boeing 787

L'aereo fatto di carbonio

Consuma il 30% in meno
Il treno verde è giapponese

... Ci sono voluti più di 3 anni di attesa, ma a fine settembre il nuovo Boeing 787 Dreamliner, considerato l'aereo più ecologico al mondo, è stato consegnato alla compagnia giapponese All Nippon Airways. Composto per il 50 per cento da fibre di carbonio, garantisce una riduzione di consumi di carburante di almeno 30 per cento rispetto ad altri aeromobili della stessa categoria. Per di più, il raggio d'azione del nuovo velivolo è più ampio del 40 per cento e l'inquinamento acustico è stato ridotto del 60 per cento. Al progetto ha contribuito l'italiana Alenia Aeronautica (Gruppo Finmeccanica), realizzando il 14 per cento dell'intera struttura: ha prodotto le sezioni centrale e centro-posteriore della fusoliera e il piano di coda orizzontale dell'aereo. Per il primo volo commerciale del 26 ottobre, dall'aeroporto di Tokyo Narita a Hong Kong, i biglietti sono stati venduti all'asta e hanno raggiunto una quotazione di 34 mila dollari. Sette esemplari verranno consegnati per fine anno e altri 9 entro il prossimo marzo. Il record di ordini spetta all'American Airlines: ne ha prenotati ben cento.

Treni verdi È invece in attesa di un piano industriale adeguato il treno più ecologico al mondo, l'UAQ4, progettato e testato da un gruppo di ricercatori dell'Università dell'Aquila. Presentato ai Grandi della terra al G8 dell'Aquila del 2009, l'UAQ4 è un treno a levitazione magnetica che non ha resistenze al moto, a parte quella aerodinamica, grazie a superconduttori raffreddati con azoto liquido, posti a bordo. Interagendo con i supermagneti distribuiti lungo la guidovia lasciano il treno sempre sospeso e centrato rispetto alla via. Il risultato è l'assenza di inquinamento, rumore e vibrazioni. Un progetto simile è stato varato dalla Central Japan Railway per collegare in 67 minuti Tokyo e Osaka: il treno a levitazione magnetica viaggerà a 500 km/h ma sarà operativo solo nel 2027. I lavori per la costruzione della linea, che costerà 70,4 miliardi di euro, inizieranno nel 2014.

g.cor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bus ecologici

Milano guarda lontano con i motori a idrogeno

Nel capoluogo lombardo già il 18% dei taxi in servizio è ibrido
Roma risponde con le vetture elettriche per i vigili urbani

GIOVANNI CORTINOVIS

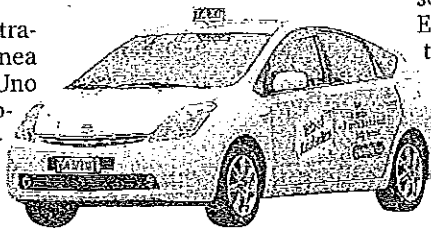
Nel 2002, quando venne lanciata l'European Mobility Week, tra le 418 città aderenti le sole italiane erano Ancona, Ferrara e Siena. Lo scorso settembre, invece, sulle 2.268 partecipanti, ce n'erano ben 74 del nostro Paese. Una dimostrazione dell'attenzione crescente delle amministrazioni locali per le forme di trasporto urbano a ridotto impatto ambientale.

Lombardia regina Molto attiva in tal senso è la Lombardia che una settimana fa, a MobilityTech, il Forum sulla mobilità sostenibile, tramite il presidente Roberto Formigoni ha annunciato l'imminente entrata in servizio a Milano dei «primi tre autobus a idrogeno, con la parallela realizzazione di due stazioni di rifornimento». Nell'edizione 2010 di MobilityTech, in-

vece, la Lombardia aveva presentato il progetto di car sharing integrato con il servizio ferroviario; battezzato E-vai. Partito il 3 dicembre 2010 nella stazione di Milano Cadorna, è stato esteso in seguito agli aeroporti di Malpensa e Linate e alle stazioni di Varese Nord e Como Lago. L'iniziativa consiste nella possibilità di noleggiare al prezzo di 5 euro l'ora una vettura elettrica che può essere ritirata nei parcheggi di ferrovie e aeroporti. Nei prossimi mesi verranno aperte una quarantina di postazioni in ferrovie, aeroporti, ospedali e altri punti strategici di tutte le province lombarde.

Classifica Anche in tema di trasporto pubblico non di linea Milano è all'avanguardia. Uno studio dell'Ufficio auto pubbliche del capoluogo lombardo sostiene che il 17,95% dei taxi che circolano in città hanno l'ali-

mentazione ibrida elettrica/benzina. Se poi venisse rispettato il protocollo per la progressiva sostituzione dei mezzi in vista dell'Expo, da settembre 2014 l'intera flotta taxi sarà totalmente ecologica. Roma è partita tardi ma sta cercando di recuperare il gap: due settimane fa ai vigili urbani della capitale sono state consegnate 14 auto elettriche. Un po' poco per aspirare al top, come testimonia il rapporto sulla mobilità sostenibile in 50 città italiane redatto da Euromobility che vede Roma al 20° posto. In testa c'è Venezia, seguita da Parma e Torino, con Milano quinta.



Di linea C'è invece ancora molto da fare per gli autobus elettrici urbani tant'è che secondo l'ultima edizione del Libro bianco dell'autobus in Italia, datata 2007, gli elettrici sono il 2,1% e gli ibridi l'1,5% del parco urbano. Esistono però alcune eccellenze, come l'operazione realizzata dall'Atr di Forlì e Cesena che per alimentare i 18 bus elettrici ha installato due pannelli fotovoltaici sui tetti dei depositi degli autobus: il progetto garantisce il 110% del fabbisogno complessivo degli autobus elettrici del capoluogo. Se invece vogliamo vedere come sarà l'autobus del futuro dobbiamo spostarci in Cina, dove è stato presentato nell'agosto 2010 il 3D Express Coach: è una metrotranvia sopraelevata che ospita al piano superiore i passeggeri (1.200-1.400) mentre sotto è attraversato dalle auto (altezza massima 2 metri).

© RIPRODUZIONE RISERVATA