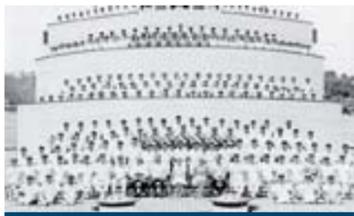


In navigazione per 43 anni**La famiglia reale**

Diana d'Inghilterra con il principe Carlo e i figli William e Henry sullo yacht reale Britannia in una foto del 1985

**La campana**

Il dettaglio della campana per le adunate sullo Yacht Britannia, oggi esposta in modo permanente a Edimburgo

**Viaggio a Singapore**

La regina Elisabetta con tutto l'equipaggio del Britannia a Singapore nel 1974 (foto Eric A. Piper)

Mare e storia La crociera del 1992 in Italia che scatenò i complottisti

Il Britannia degli Invisibili

Una leggenda degli affari

Addio a Clarke, usò il panfilo reale per promuovere la City

Oggi mestamente attraccato all'Ocean Terminal di Edimburgo, in Scozia, dov'è ormai ridotto a museo galleggiante, il Britannia è stato per decenni il Royal Yacht, il panfilo della famiglia reale britannica e anche una straordinaria piattaforma a disposizione degli imprenditori inglesi, un seducente strumento di pubbliche relazioni per attirare affari nella City di Londra.

Tutto nato da un'idea di William Clarke, curiosa e affascinante figura di giornalista trasformatosi negli anni in imprenditore. Clarke, scomparso due giorni fa a 88 anni, fu il primo, nel 1960, a parlare, sul Times dell'innovativo mercato dell'eurodollaro che poi avrebbe prosperato proprio nella City. La sua notorietà è però legata soprattutto alla creazione, alla fine degli anni '60 del Novecento, di un comitato, il British Invisible Export Council, che si dette il compito di promuovere l'attività di banche, assicurazioni, società di servizi e trading company britanniche nel mondo.

Clarke, che nel 1966 lasciò il Times per fondare Euromoney e che poi passò alla rivista The Banker e pubblicò una serie di saggi, alla fine divenne direttore generale dei «British invisibles» e da questa posizione nel 1980 fece il colpo della sua vita: convinse la regina Elisabetta che durante le crociere reali in

La scheda**Giornalista**

William Clarke, giornalista economico inglese è recentemente morto all'età di 88 anni. Diventato poi imprenditore è stato direttore del British Invisible Exports Council che si occupava di transazioni finanziarie

**Il noleggio**

Dal 1980 William Clarke (nella foto) noleggiò il Britannia per organizzare meeting finanziari. In Italia a Civitavecchia il 2 giugno 1992 si tenne a bordo un convegno sulle privatizzazioni italiane

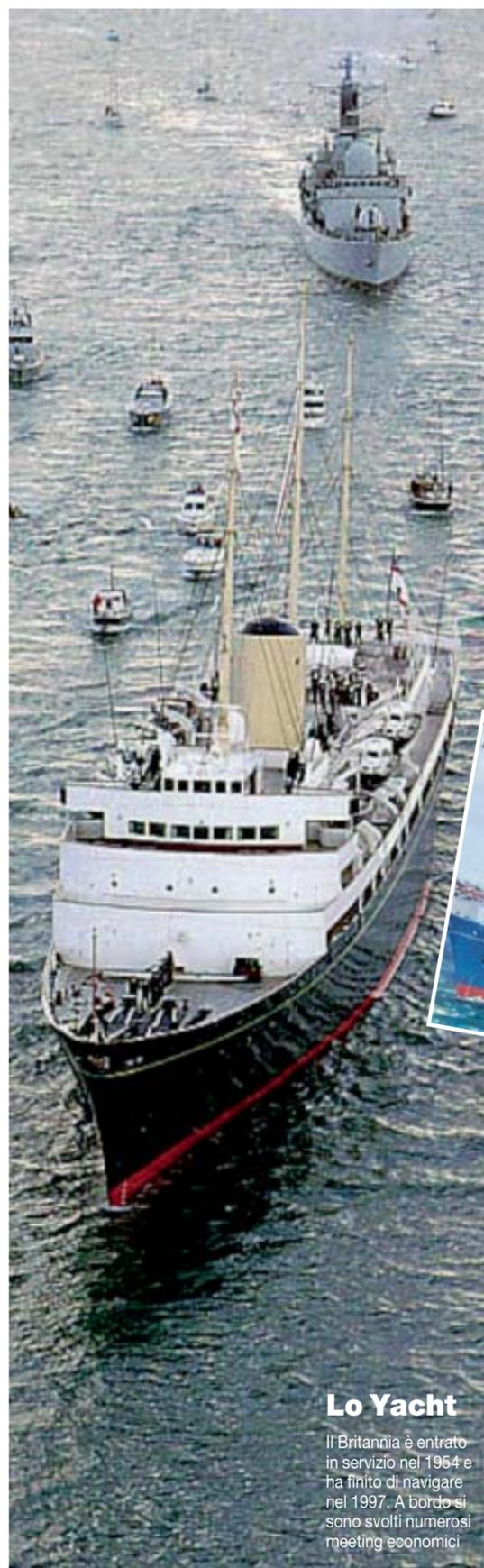
giro per il mondo, sarebbe stato «patriottico» affittare il panfilo per un giorno o due agli imprenditori, in modo da promuovere gli affari della City. Un «doppio uso» durato quasi vent'anni, fino a quando, dopo un'ultima missione in occasione del passaggio di Hong Kong dalla sovranità britannica a quella della Cina, alla fine del 1997 il panfilo andò in pensione.

Troppo costoso, in tempi di «austerità» anche per la famiglia reale, continuare a mantenere quest'imbarcazione di 42 metri con 230 uomini di equipaggio che somiglia più a un transatlantico in miniatura che a uno yacht. Il Britannia è ormai una leggenda e lo è divenuto soprattutto in Italia - una leggenda infarcita di teorie cospirative e sulla quale sono stati costruiti vari strati di retroscena più o meno fantasiosi - per una sua missione del 1992.

Il panfilo, attraccato a Civitavecchia, ospitò il 2 giugno di quell'anno, per una delle sue brevi crociere d'affari, una manciata di banchieri britannici e un centinaio di imprenditori e manager pubblici italiani, qualche politico, qualche accademico e tre giornalisti (tra i quali il sottoscritto). Arrivarono quasi

tutti ancora insonnoliti sul molo di Civitavecchia. Tra le mani il cartoncino d'invito a nome della Regina Elisabetta, ma firmato da questi «British Invisibles» che suonavano come una specie di organizzazione segreta (il termine per gli anglosassoni indica gli affari - bancari, assicurativi, i vari tipi di servizi - che non comportano lo scambio di merci fisiche).

La crociera durò poche ore. Mario Draghi, allora direttore generale del Tesoro di un governo in transizione (ministro era Carli, ma il gabinetto era appena caduto e Andreotti sarebbe stato ben presto sostituito a Palazzo Chigi da Giuliano Amato) aprì i lavori del convegno sottocoperta presentando il programma italiano di privatizzazioni di un Paese che a quel tempo aveva mezzo sistema industriale e le sue maggiori banche e assicurazioni nelle mani dello Stato. Poi salì su una lancia e tornò in porto mentre i capi di banche d'affari come Barings e Warburg spiegavano il vantaggio di una campagna di privatizzazioni ai capi di enti e banche pubbliche e di politici come Beniamino Andreatta (in quel periodo senza incarichi ministeriali) e Mario Baldassarri (allora un accademico). Ad ascoltarli c'erano il presidente dell'Eni (ancora ente pubblico) Gabriele Cagliari, il capo dell'Ina, Palesi, quelli di Agip e Snam, Santoro e Pigorini, il vicepresidente dell'Iri, Gallo, ma

**Lo Yacht**

Il Britannia è entrato in servizio nel 1964 e ha finito di navigare nel 1997. A bordo si sono svolti numerosi meeting economici

Oggi è un museo

Il panfilo è a Edimburgo dove è usato come museo. Costava troppo farlo navigare

anche Giovanni Bazoli, Rainer Masera, Mario Arcari - allora alla guida di Ambroveneto, Imi e Comit - e il direttore generale di Confindustria, Innocenzo Cipolletta.

Grandi discorsi sulla necessità di ridurre l'area dell'industria pubblica e recuperare risorse per risanare il bilancio, ma anche molto scetticismo sulla capacità della politica italiana di farlo. Nel primo pomeriggio, dopo una puntata al largo dell'Argentario, lo sbarco. In realtà, anche se ancora non se ne era ben consapevoli, la svolta,

quel 2 giugno, era già iniziata da un centinaio di giorni con l'arresto di Mario Chiesa e lo scoppio di Tangentopoli. Furono l'emergere degli scandali e la tempesta giudiziaria che decapitarono, oltre ai vecchi partiti, anche le principali aziende pubbliche e aprirono la strada all'ondata di privatizzazioni.

Ma ovviamente, e forse non solo per i complottisti, è più suggestivo pensare che sotto la coperta del Britannia manager ben visibili abbiano venduto agli inglesi «invisibili» un pezzo d'Italia. La fabbrica dei retroscena aggiunse subito alla storia anche l'accordo sottocoperta per una massiccia svalutazione della lira. Inverosimile, prove zero, ma affascinante.

Massimo Gaggi

L'evento Manifestazioni in tutta Italia. Il ministro Prestigiacoanni annuncia nuove misure: saranno aumentati i parcheggi per le due ruote

Piste ciclabili e incentivi, oggi la Giornata della bicicletta

ROMA — E forse aumenterà il vigore della pedalata dei partecipanti sapere che presto potrebbero tornare gli incentivi per le due ruote ecologiche. Lo annuncia il ministro dell'Ambiente, Stefania Prestigiacoanni, che oggi ai Fori Imperiali, alle 11.30, taglierà il nastro e darà il via alla seconda Giornata nazionale della Bicicletta che si celebra in oltre mille comuni in tutta Italia. «Speriamo di poterli ripetere perché la voglia di bici è cresciuta e merita di essere assecondata». L'anno scorso i fondi del governo furono bruciati in pochi giorni per acquistare oltre 100 mila pezzi.

Con il Bici-Day si cerca di promuovere una mobilità sostenibile. E una cultura ciclistica perché il mezzo a pedali diventi un trasporto alternativo per tutti i giorni. I dati della Fiab (Federazione italiana amici della bici) e Legambiente sul «Giretto d'Italia», dopo aver monitorato il traffico di una giornata in 27 città, hanno assegnato (categoria grande, media e piccola) a



Milano in bici L'edizione 2010 della giornata della bici (Newpress)

Torino, Ferrara e Udine la maglia rosa con, rispettivamente, il 19%, il 38,2 e il 39,8 di spostamenti in bici. Milano è al 18,7, Firenze al 13,6, Roma al 5.

La Prestigiacoanni premierà con una targa e una bici blu i sindaci delle località vincitrici del concorso «Bicity» per aver riservato al solo traffico di biciclette il percorso più lungo in

rapporto alla popolazione residente. Si tratta di Romana (Sassari), Guagnano (Lecce), Alcamo (Trapani), Lecce, Frontone (Pescara), Cavriago (R. Emilia) e Teramo.

La bici oggi unisce l'Italia in una grande pedalata tricolore con cui si festeggiano anche i 150 anni dell'Unità. Manifestazioni sportive-patriottiche

avranno luogo in sei città che hanno un valore simbolico. Milano, Torino, Firenze, Reggio Emilia, Marsala e Roma. Tra le 12 e le 13 i partecipanti confluiranno in un luogo centrale, la banda suonerà l'inno di Mameli e migliaia di palloncini bianchi, rossi e verdi saranno liberati nel cielo. Ai Fori Imperiali stand ed esibizioni di bike trial,

mountain bike freestyle con i campioni. Sotto al Duomo acrobazie di Vittorio Brumotti. Una manifestazione a parte, «Bimbibici», a cura della Fiab, riguarderà i più piccoli, in sella in 241 città. A Firenze iniziativa per i non vedenti, voluta dalla Uisp (Unione sport per tutti), alle 16.30 a Villa Arrivabene.

Oltre agli incentivi economici, il ministro Prestigiacoanni si impegna a realizzare più piste ciclabili e per aumentare la sicurezza di chi sceglie questo mezzo di trasporto non inquinante. Il disegno di legge «Misure per lo sviluppo della modalità ciclistica», dopo il parere della conferenza Stato-Regioni, è stato riapprovato dal consiglio dei ministri e sta per approdare in Parlamento, dove si spera abbia supporto bipartisan. «Misure semplici ma importanti» le definisce la Prestigiacoanni. Tra cui più parcheggi e possibilità di portare la bici sui mezzi pubblici.

G.Ca.

I modelli

City bike In Italia solo il 4% degli spostamenti avviene in bici (9,5% la media europea); 3.500 i km di piste ciclabili (sono 40 mila in Germania)



Mountain bike In Italia sono circa 200 mila i ciclisti amatoriali. Il venduto medio di biciclette invece è inferiore ai 2 milioni l'anno