

Il catamarano ecologico Energy Observer davanti ai grandi busti litici detti moai nell'isola di Pasqua (Vedi articolo a pag. 21)

Anno CXXIII - n. 1-2

gennaio-febbraio 2020

Direttore Responsabile

Paolo Bembo

Redazione

Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma

tel. 06 809159203

fax 06 809159205

C.C. post. 30719009

www.leganavale.it

redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.

Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003

(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

art. 1 comma 1 DCB Roma

Realizzazione Grafica e Stampa

Tipografia Facciotti srl

Vicolo Pian Due Torri, 74

00146 Roma

Tel. 06 55260900



La rivista che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta, è anche pubblicata sul sito istituzionale.

Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di gennaio 2020

## Sommario

### Editoriale

Paolo Bembo

3

#### • Il punto nave

di Maurizio Gemignani

4

#### • I paradossi del Mediterraneo

di Ezio Ferrante

6

#### • America's Cup - Luna Rossa

di Giulio Guazzini

12

#### • Il mercato della Nautica e Salone di Genova

di Claudio Boccalatte

16

#### • Navigare con l'idrogeno

di Franco Maria Puddu

21

#### • Prora sul siluro!

di Enrico Cernuschi

27

#### • Commodoro Pomata

di Simone Repetto

32

#### • Lissa: le ragioni di una non sconfitta

di Andrea matr. 173 Nave Irrequieto

37

#### • Pietro Querini

di Claudio Ressimann

41

### Recensioni e segnalazioni 46

### Sub

#### • Ambienti per le immersioni

(26ª parte)

di Alberico Barbato

52



### La voce del diportista

#### • In caso di furto della barca

di Aniello Raiola

55

### Corso di pesca

#### • Il drifting, piacevole e redditizio (1ª parte)

di Riccardo Zago

56

### Vita della

### Lega Navale Italiana

59

A centro rivista

la 13ª puntata del fumetto:

«Le esplorazioni del XIX secolo»

## NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03

Tesseramento e sped. Rivista 06.809159204 e-mail: tesseramento@leganavale.it

Scuole e Centri Nautici 06.809159211 e-mail: scuole@leganavale.it

Uff. Comunicazione: 06.809159218 e-mail: comunicazione@leganavale.it

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE



**LEGA NAVALE ITALIANA**

[www.leganavale.it](http://www.leganavale.it) - il portale di chi ama il mare



**CULTURA MARINARESCA, TUTELA DELL'AMBIENTE, SPORT NAUTICI,  
VACANZE SPORT, ISTRUZIONE PER NAUTICA DA DIPORTO**



[www.leganavale.it](http://www.leganavale.it) • Tel. 06/8091591-2-3-4

**A**inizio anno, potrebbe essere il momento di fare bilanci, di ipotizzare nuovi percorsi. Per la Rivista non è necessariamente così. In alcune pagine di questo numero, sia il Presidente Nazionale che altri, brevemente, lo faranno, perché comunque viviamo un momento d'importanza epocale, un momento di rifondazione di un'istituzione anziana ma non obsoleta, che dopo anni di difficoltà obiettive può e deve ritrovare il suo ruolo tradizionale di faro nazionale della cultura del mare, di punto di riferimento obbligato del legislatore che si confronta con materie attinenti il mare. Questo è l'unico futuro che può riguardare la L.N.I.. Ogni altra ipotesi comporta una graduale discesa nell'irrelevanza che condurrebbe, in tempi brevi, all'implosione dell'associazione e alla sua fine. In questo processo la Rivista quindi, più che parlare di novità, deve fare stato della sua continuità nel perseguimento della diffusione della cultura del mare, senza farsi tentare da modernismi spropositati e fuorvianti. Questo vuol dire avere chiari i ruoli, non negare la

validità di altri mezzi con cui comunicare e diffondere i valori statuari. E quindi questo numero comincia l'anno, con una miscela che, come quelli che l'hanno preceduto, tenuto conto dei contributi disponibili, cerca di esplorare varie branche della conoscenza marinara. Si va dalla politica mediterranea, con un appuntamento ormai tradizionale, allo sport, all'ambiente, alla tecnologia, alla storia, maestra di vita che non viene affrontata per il gusto dell'aneddoto quanto per fare in essa trovare ai giovani qualche dritta che, opportunamente meditata, permetta loro di evitare gli errori del passato. Nella lettura di alcuni eventi passati, inoltre, i giovani potrebbero anche trovare quegli spunti di coraggio, intraprendenza, autonomia di giudizio che oltre ad avere plasmato la storia del passato, con ogni probabilità potranno contribuire a plasmare quella del futuro loro e della loro generazione. Buon anno di lettura, quindi, a tutti voi, giovani nel fisico e nell'animo.

*Paolo Bembo*

Gentili soci, sono passate poche settimane dalla conclusione dell'Assemblea Generale dei soci della Lega Navale in quella splendida cittadina di Trani e, prima che il passare del tempo affievolisca sensazioni e ricordi, è opportuna qualche riflessione sui risultati conseguiti, anche per ricavare indicazioni appropriate per orientare nella giusta direzione il cammino ancora da compiere.

L'AGS di Trani ha visto una nutrita presenza di presidenti delle SS.PP. o dei loro delegati, confermando la particolare importanza attribuita da una decisa maggioranza a questo appuntamento annuale.

La adesione e partecipazione ai lavori da parte dell'Assemblea mi è sembrata quest'anno specialmente attenta, quasi come se il desiderio di contribuire al progresso della organizzazione avesse contagiato la maggior parte dei presenti; un segnale non fortissimo ma pur sempre incoraggiante per far sperare bene per il futuro. In assemblea sono state portate proposte/mozioni e sono stati forniti aggiornamenti e punti di situazione su argomenti oggetto di protocolli di intesa o in corso di trattazione da parte dei Centri Culturali LNI; insomma, lavori assembleari vivaci, con alcuni spunti di sicuro interesse ai quali la grande maggioranza dei partecipanti ha prestato attenzione.

Anche la tornata elettorale di sabato 19 è stata caratterizzata da una partecipazione consapevole e responsabile, dopo che nelle ore precedenti la votazione si era dato vita nelle diverse strade/trattorie cittadine a vere e proprie campagne elettorali da parte dei vari candidati; i risultati della elezione hanno confermato due Consiglieri già eletti alle precedenti elezioni di Ferrara del 2016 (Umberto Verna e Raffaele Mancuso) e la scelta di un nuovo Consigliere per l'Italia meridionale, nella persona dell'Ing. Roberto Galasso, Presidente della Sezione di Brindisi.

Gli altri tre Consiglieri provenienti dalla base, come previsto dal Regolamento allo Statuto,



saranno eletti da tre Sezioni scelte dal sottoscritto sulla base delle indicazioni fornitemi dal C.D.N. attualmente in carica. Ritengo che questa fase possa concludersi entro la fine dell'anno ovvero entro i primi mesi del 2020.

In buona sostanza, quindi, saremo puntuali nel fornire ai Dicasteri di controllo i nominativi dei Consiglieri che andranno a far parte del nuovo C.D.N. di prevista nomina entro il mese di maggio 2020 quando è programmato l'avvicendamento dell'intera Presidenza Nazionale.

L'attenzione e la partecipazione evidenziata nell'evento elettorale sono stati indicativi della grande maturità che caratterizza in generale i dirigenti delle SS.PP. unitamente al sincero desiderio di destinare al prossimo Consiglio Direttivo Nazionale gli elementi più validi e rappresentativi della base dell'Organizzazione. D'altra parte il C.D.N. è, dopo l'Assemblea Generale, il massimo organismo decisore dell'Associazione, attraverso il quale il lavoro della Presidenza Nazionale viene approvato e messo in esecuzione, consentendo di fatto il progredire dell'impresa con il superamento dei vari ostacoli che di volta in volta si presentano.



Da sinistra, il vice presidente LNI, contrammiraglio Piero Fabrizi, il presidente ammiraglio Maurizio Gemignani, il direttore contrammiraglio Gabriele Botrugno, l'allora presidente della Sezione di Trani, dottor Giuseppe d'Innella e il consigliere della Sezione Tito Mastropasqua

In questa ottica, stante la stretta complementarietà operativa dei due organismi, al fine di conseguire i migliori risultati è assolutamente opportuno che C.D.N. e P.N. operino in completa sintonia, ciascuno rispettoso del ruolo altrui ed entrambi caratterizzati da leale spirito di collaborazione, nella piena osservanza delle attribuzioni e compiti di ciascuno.

Per il prossimo triennio, la nuova P.N. ed il rinnovato C.D.N., di cui a Trani sono stati eletti i primi tre nuovi membri, dovranno perseguire l'operatività del vertice dell'Associazione con la più coerente unitarietà di intenti e, così facendo, riusciranno senza dubbio a garantire i migliori risultati per l'intera organizzazione.

A questo proposito l'elezione di Trani con la conferma di due validissimi Consiglieri dell'attuale C.D.N. è un importante segnale circa il riconoscimento della bontà del lavoro fatto per la più produttiva continuità del nuovo C.D.N..

In sintesi, in relazione ai segnali percepiti a Trani, con un paragone che mi è più facile, direi che: il bastimento (anche se i mezzi di soccorso non hanno sempre vogato nella

stessa direzione) è stato finalmente disincagliato. Lo stato maggiore di bordo che ha rimesso in galleggiamento l'unità verrà presto avvicinato da altro personale che proseguirà nell'opera di rimessa in piena sicurezza dell'unità per poi guidarla, attraverso varie "fasi addestrative", a recuperare "l'approntamento perduto" fino a poterla dichiarare "pronta al combattimento".

Sarà una attività non facile né di breve periodo ma ora mi sento di dire che i presupposti affinché l'impresa possa compiersi sono stati conseguiti, restituendo all'Organizzazione quella capacità necessaria ad esprimere il ruolo guida per cui tanto tempo fa la LNI è stata fondata.

Da ultimo considerando il particolare periodo dell'anno in cui questa edizione della Rivista sarà distribuita, auguro a tutti i Soci della LNI, alle loro famiglie e a tutti coloro che comunque avranno occasione di sfogliare questo giornale, materialmente o telematicamente, i più cordiali, affettuosi e sinceri auguri di Buon Anno.

*Il Presidente Nazionale LNI  
Amm. Sq. (r) Maurizio GEMIGNANI*

# Paradossi del Mediterraneo



di Ezio Ferrante

**N**ell'attuale contesto conflittuale che travaglia molti dei cosiddetti paesi MENA (Middle East & North Africa) del Mediterraneo *tout court* e del Mediterraneo 'allargato', con le guerre civili in corso in Libia e Yemen, i flussi migratori rivestono un significato non solo umanitario (soccorso e salvataggio delle vite umane in mare) e giuridico (stabilire chi ha diritto alle protezioni garantite dal diritto internazionale), ma anche (e soprattutto) politico (decidere quale Paese europeo ne debba assicurare l'accoglienza).

E intanto i migranti continuano ad arrivare, sia pur in numeri più ridotti rispetto agli anni prece-

La nave ONG *Sea Watch* durante una delle sue vicissitudini con clandestini a bordo nel Mediterraneo; in apertura, gli storici bastioni di La Valletta, a Malta, che, al pari degli approdi dell'Italia Meridionale, si rifiutano di divenire il capolinea obbligato dell'immigrazione

*I 'paradossi' del Mediterraneo consistono in una serie di gravi problematiche di cui si conoscono le cause e si abbozzano le diagnosi ma non si riesce ad arrivare a soluzioni definitive*

denti: secondo i dati del Viminale, a Ferragosto 2019, gli arrivi sono stati 8.691 (con altri duemila sino alla fine di settembre), cifra di gran lunga inferiore a quei 18.292 dello stesso periodo del 2018 e, addirittura, ai 94.448 del 2017!

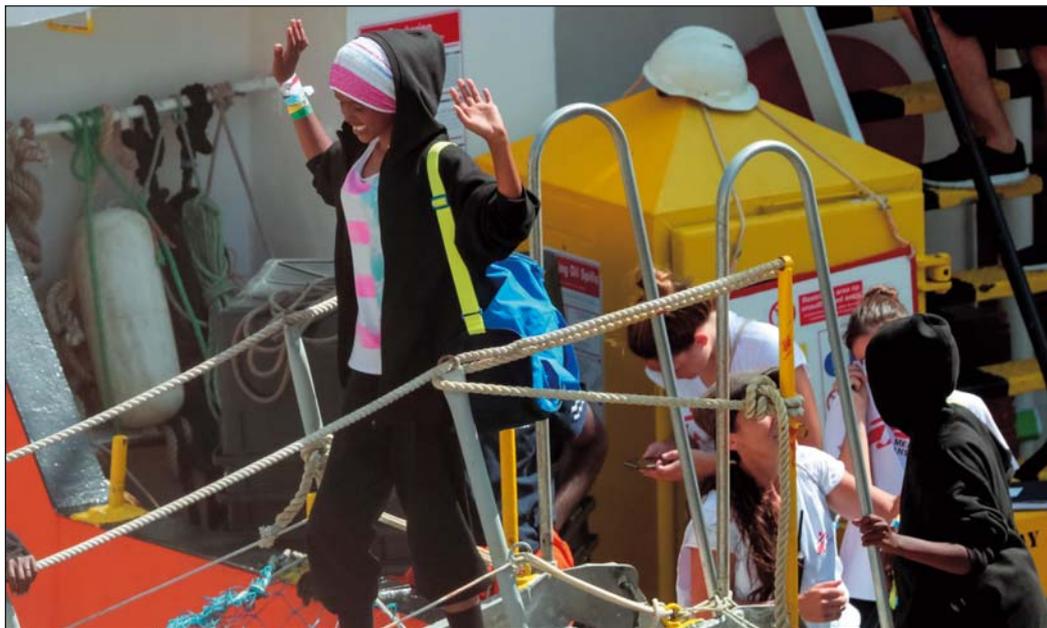
E nel Mediterraneo, purtroppo, si continua ancora a morire: 686 vittime nel periodo sopra considerato, rispetto ai 2.277 del 2018



e ai 3.139 del 2017. Il famigerato *Regolamento di Dublino*, che si prefiggeva di armonizzare le politiche dell'Unione europea in tema di asilo, nonostante le reiterate richieste avanzate dall'Italia in merito, non è stato sostanzialmente modificato e continua sempre a basarsi sul "principio del primo Paese d'arrivo", secondo cui il Paese responsabile per l'esame della richiesta d'asilo (con i relativi tempi e costi) è quello d'ingresso nell'Unione. E se la politica europea sulla redistribuzione dei migranti in quote obbligatorie tra i diversi Stati - membri è fallita

da tempo, la polemica più recente verte sulla determinazione di quale sia "il porto più sicuro e vicino", dove sbarcare i naufraghi raccolti in mare, che non può essere sempre e solo in Italia o a Malta, che si rifiutano di diventare il "campo profughi" dell'Europa. Con la politica italiana di chiusura dei porti alle navi ONG (organizzazioni non governative) sinora seguita, abbiamo assistito così, dal giugno del 2018, per ogni salvataggio in mare (ben noti, tra gli altri, i casi delle navi *Aquarius*, *Sea Watch*, *Mare Jonio*, *Open Arms*, *Ocean Viking*) a una drammatica pantomima, con navi a cui si nega l'accesso ai porti nazionali, finché non si riesca a mettere insieme uno sparuto ventaglio di Paesi europei che si dichiarino disponibili ad accogliere, caso per caso, piccole quote dei migranti soccorsi. Il problema migratorio infatti non consiste solo nel soccorso in mare, ma anche nell'accoglienza a terra.

In un tale contesto, rapidamente tratteggiato, balza agli occhi come solo "un approccio politico organico e condiviso da parte dell'Unione europea" potrebbe, se non proprio risolvere alla radice, almeno attutire l'impatto dei flussi migratori sui Paesi mediterranei. Spiragli di soluzione sulla strada del superamento della logica dell'infelice Regolamento di Dublino si intravedono nella bozza d'accordo stipulata a La Valletta il 23 settembre scorso tra Italia, Malta, Francia e Germania sulla redistribuzione automatica, tra gli Stati dell'Unione "volenterosi", dei migranti soccorsi in mare, secondo quote da stabilirsi.



La Valletta, nuovi arrivi di immigranti clandestini, apparentemente non in cattive condizioni, scendono a terra sbarcando dall'ONG *Aquarius*

Una bozza che purtroppo non contempla né i migranti che approdano in maniera autonoma sulle nostre coste (e sono invero la maggioranza), né la rotazione dei porti di sbarco tra i Paesi rivieraschi, né il principio del taglio dei contributi europei per i Paesi che si oppongono all'accoglienza. La buona volontà questa volta sembra che ci sia, anche se la strada, dalle parole ai fatti, appare ancora lunga e tortuosa. È necessaria infatti da parte dell'Europa anche un'avveduta politica di aiuti economici ai Paesi di origine dei migranti stessi, secondo la strategia dell'*aiutiamoli a casa loro*, nonché della stipula dei necessari accordi di rimpatrio per i non aventi diritto alle protezioni umanitarie e, soprattutto, un contributo più incisivo al ripristino della stabilità politica della Libia, principale base di partenza dei flussi migratori che convergono sul Mediterraneo.

### **Libia: la guerra alle porte di casa**

Con l'Italia distratta dalle sue vicende politiche interne, pur dopo il forte impegno politico dimostrato con la *Conferenza diplomatica di Palermo* del novembre 2018 e l'Europa sempre più lontana e silenziosa, la Libia dei nostri giorni, dall'abituale emergenza, che dura purtroppo dalla caduta di Gheddafi nel 2011, sta precipitando in una vera e propria emergenza 'assoluta' dopo l'attacco lanciato dalle milizie



Il generale Halifa Belqasim Haftar, nato ad Agedabia il 7 novembre 1943, ritenuto l'uomo forte politico della Libia, tuttora al potere nonostante sia stato dato come vittima di numerosi incidenti e svariate gravi malattie

di Bengasi il 4 aprile 2019, al comando dell'irriducibile maresciallo Halifa Haftar, per defenestrare il legittimo governo di Tripoli di al-Serraj, l'unico riconosciuto dalla comunità internazionale.

Ma la guerra - lampo ventilata da Halftar per l'unificazione (leggi 'occupazione militare' di tutto il Paese), bloccata dalla resistenza delle milizie pro - al Serraj, non ha sortito sinora quanto ci si aspettava . Il risultato è che i pur travagliati accordi raggiunti a Palermo appena qualche mese prima, nei quali si era chiaramente affermato come «*non ci può essere alcuna soluzione militare in Libia, ma solo una soluzione pacifica può essere sostenibile*», sono ormai carta straccia e il piano d'azione del Rappresentante Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite, Ghassan Salamé, che stabiliva a breve scadenza le tappe elettorali e costituzionali per la normalizzazione politica del Paese, è saltato ancor prima di cominciare.

Così la Libia di oggi si ritrova in uno stato di guerra permanente, mentre incombe sul Mediterraneo l'incubo di migliaia di migranti pronti a imbarcarsi verso le nostre coste.

E se il contenimento dei

flussi migratori e la politica della utilizzazione delle fonti energetiche da parte Eni rappresentano i principali interessi in Libia di un'Italia, un "grande gioco" internazionale sembra ruotare attorno al Paese stesso da parte di vecchi e nuovi attori geopolitici, che però si guardano bene dal lasciarsi invischiare nelle sue sempre più intricate vicende politiche e militari interne.

Innanzitutto la Cina cerca (e con successo) di espandere la propria influenza economica e tecnologica

sulla sponda meridionale del *Mare Nostrum*, tanto più che lo stesso governo di Tripoli (ma anche quelli di Egitto, Algeria, Marocco e Tunisia), si mostrano assai favorevoli, in un declamato contesto *win - win*, in cui cioè tutti i giocatori in campo hanno il proprio tornaconto economico, a patto però di non suscitare mai questioni di politica domestica.

Quindi la Russia di Putin che nel Nordafrica "cerca nuove opportunità economiche e diplomatiche che ne accrescano la profondità strategica e lo spessore geopolitico, al fine di limitare i danni provocati da isolamento e sanzioni imposti dall'Occidente", il "cosiddetto Occidente", come è solito esprimersi lo stesso Putin.

E infine gli Stati Uniti che, a loro volta, perseguono da lontano due obiettivi principali: da



L'area marittima di Bab el Mandeb, considerata il nodo strategico del Mar Rosso, del quale controlla l'accesso vitale

un lato impedire a Pechino di tradurre la propria influenza commerciale in influenza geopolitica e, dall'altro, cercare di contenere la rinnovata influenza della Russia nel Mediterraneo, dalla Siria alla Libia appunto.

In altre parole, ciascuno degli attori geopolitici in questione guarda solo dall'angolo visuale del proprio interesse nazionale, senza preoccuparsi affatto delle sorti di un Paese precipitato in un conflitto a bassa intensità, che sembra però destinato pericolosamente a cronicizzarsi. Soprattutto in considerazione del fatto che né i diretti antagonisti in campo, Serraj e Ḥaftar, né i loro rispettivi "sponsor" internazionali (Turchia – Qatar da un lato, Emirati arabi uniti – Egitto – Arabia Saudita dall'altro) mostrano di avere la forza di imporre sui campi di battaglia una soluzione decisiva.

## Il "Vietnam" mediorientale

Alle porte del Mediterraneo, proprio a ridosso dello strategico "collo di bottiglia" di Bab – el Mandeb che collega l'Oceano Indiano col Mar Rosso e il Canale di Suez, dal 2014 si sta consumando quella che oggi, secondo la definizione delle stesse Nazioni Unite, si presenta come *"la peggiore crisi umanitaria del pianeta"*. Una tragedia che registra un conto delle vittime che si avvicina alle centomila, e milioni di sfollati, che vivono in uno stato emergenza. Nel 2015, l'Arabia Saudita ha risposto all'appello del presidente yemenita Hadi contro la sollevazione dei ribelli "sciiti" Houthi, sostenuti da Teheran, mettendo insieme una coalizione di nazioni arabe "sunnite", con supporto logistico americano, che nei raid aerei, nei combattimenti su terreno e nei pattugliamenti navali ha cercato, in una feroce lotta senza quartiere, di debellare la secessione in atto. Un'impresa che però, anche in questo caso, si è rivelata ben più complessa delle aspettative iniziali; infatti i ribelli, sostenuti dagli Emirati Arabi Uniti e dall'Iran, oltre che nelle aree orientali del Paese sono ancora asserragliati



Nella prima metà dello scorso anno, sei petroliere di varie bandiere sono state attaccate e date alle fiamme nello stretto di Hormuz dai "soliti ignoti" rischiando di far sprofondare una delicata situazione, sempre più verso lo stallo

nello strategico porto di Hodeidah che si affaccia sullo Stretto di Bab el – Mandeb, rappresentando una pericolosa minaccia per il traffico marittimo internazionale. Riad e i suoi alleati, nonostante la superiorità degli armamenti, si trovano così impantanati in una sorta di "Vietnam Mediorientale", che non sembra presentare al momento vie d'uscita plausibili.

Quattro anni di combattimenti sono lunghi e la compagine della coalizione, di fronte al sempre maggiore impegno militare, sembra ora andare progressivamente in frantumi, con la successiva defezione del Qatar, del Marocco, del Sudan, il tutto mentre i ribelli yemeniti si spingono a colpire pesantemente le stesse fonti di approvvigionamento energetico dell'Occidente.

Lo scorso 14 settembre, infatti, rivendicato dai ribelli yemeniti ma proveniente da basi iraniane, secondo l'intelligence statunitense e saudita, si è verificato l'attacco di 20 droni e 10 missili da crociera al cuore del sistema petrolifero saudita, contro le due importantissime installazioni di Khurais e Abqaiq, col risultato di dimezzare in un sol colpo, nell'immediato, la produzione petrolifera del Paese che, secondo le prime stime, arriverà a perdere 5,7 milioni di barili al giorno, con gravissime conseguenze economiche e geopolitiche globali.

Un'altra guerra quindi di cui non si intravede



Nonostante il Governo del Presidente americano Trump abbia da tempo annunciato e più volte ribadito di non essere alla ricerca di un conflitto, la sua Amministrazione si è vista costretta ad inviare per controllo in questa delicata area di mare il Gruppo che fa capo alla porterei d'attacco nucleare *Abraham Lincoln* (CVN 72)

la fine, tanto più che si tratta di una “guerra per procura” in quella contesa ormai permanente tra i due principali aspiranti alla supremazia geopolitica regionale, Arabia Saudita e Iran.

### **Bagliori di guerra sul Golfo Persico**

L'inasprirsi delle tensioni tra Washington e Teheran, dopo il ritiro unilaterale statunitense nel maggio 2018 dall'accordo sul nucleare stipulato nel 2015 dall'amministrazione Obama (insieme a Russia, Cina, Germania e Regno Unito), imponendo all'Iran nuove e più drastiche sanzioni economiche e finanziarie, nella scorsa estate ha fatto salire la temperatura nel Golfo (e non certo in senso meteorologico), innescando gravi pericoli per la libertà di navigazione internazionale.

A partire dal maggio scorso infatti si è infatti assistito a “misteriosi” attacchi, protrattisi per i due mesi successivi, a ben sei petroliere in transito nello Stretto di Hormuz (dove ogni giorno passano 17,5 milioni di barili di greggio) o alla fonda in aeree viciniori. Nazionalità delle unità sabotate: Arabia Saudita, Emirati, Norvegia, Isole Marshall e Panama. Attacchi che hanno inaugurato una stagione non certo tranquilla per la navigazione internazionale e

se la dinamica, per alcuni di essi, non è stata ancora chiarita con certezza (siluri o mine magnetiche?), per Washington la causa appare invece certa, nel senso che «sono responsabili gli iraniani per colpire gli alleati degli Stati Uniti». Di che si tratta dunque? «Una provocazione destinata ad accendere la miccia tra Stati Uniti ed Iran? - si è subito interrogata la stampa - Una replica del celebre 'incidente del Tonchino' che, nell'agosto del 1964, sancì l'inizio della guerra del Vietnam? Le fiamme sulle petroliere possono diventare scintille per un incendio devastante?». Certo è che la crisi ha rischiato di precipitare la notte tra il 20 e il 21 giugno, dopo l'abbattimento da parte della contraerea iraniana di un drone statunitense, a seguito del quale il presidente Trump aveva ordinato una massiccia rappresaglia, ordine per fortuna subito rientrato. Nel frattempo però, gli Stati Uniti, che più volte avevano clamorosamente annunciato il ritiro delle proprie forze dal Medio Oriente, ora si sono visti costretti a rinforzare il proprio dispositivo militare, navale (con l'invio del *USS Abraham Lincoln Carrier Strike Group*) e aereo nell'area in questione, il tutto mentre il prezzo del petrolio aumenta del 3% e lievitano i costi delle polizze assicurative delle navi in transito

nel'area. La cronaca marittima della scorsa estate continua poi con i sequestri da parte dei *pasdaran* iraniani di ben tre petroliere (bandiera irachena, panamense ma di proprietà saudita e inglese, *Stena Impero*) con le speciose motivazioni di "contrabbando di petrolio" per le prime due e "violazione delle regole di navigazione" per la terza.

Parallelamente, gli scenari di crisi si estendono al largo di Gibilterra, dove le autorità inglesi hanno effettuato a loro volta il sequestro della cisterna iraniana *Grace I*, con l'accusa di violare l'embargo petrolifero decretato dall'Unione europea nei confronti del regime di Damasco. Unanime la condanna delle Nazioni Unite («*Condanno tutti gli attacchi contro navi civili. Il mondo non può permettersi un'altra guerra*»), ha affermato il Segretario generale Antonio Guterres), mentre l'Europa chiede a tutte le parti in causa di «*evitare provocazioni*», con Londra e Parigi che, dal canto loro, auspicano «che sia garantita la libertà di navigazione». E proprio in nome della libertà di navigazione, sulla scorta dei precedenti interventi internazionali analoghi, il presidente Trump e il capo dello Stato maggiore congiunto, generale Joseph Dunford, hanno lanciato l'invito per la formazione di una coalizione navale a protezione del traffico marittimo negli Stretti di Hormuz e Bab el – Mandeb, senza però trovare – almeno al momento in cui si scrive – immediate adesioni da parte della comunità internazionale.

## **E i paradossi continuano ...**

I 'paradossi' del Mediterraneo consistono quindi in una serie di gravi problematiche geopolitiche, di cui si conoscono le cause, si possono abbozzare le diagnosi, ma non si riesce ad arrivare, sotto il profilo operativo, a soluzioni definitive. Da un lato dobbiamo misurarci infatti con un mondo sostanzialmente post – americano, in cui gli Stati Uniti dell'*America First* del presidente Trump non vogliono più esercitare il tradizionale ruolo di "gendarmi del mondo" né continuare a essere "il pilastro della cooperazione internazionale", ragion per cui, di conseguenza, intervengono direttamente solo quando appaiono in gioco i loro diretti interessi nazionali.

Dall'altro lato, ci sono poi altri due importantissimi attori geopolitici, le Nazioni Unite e l'Unione europea, che potrebbero offrire un contributo fondamentale nella soluzione delle crisi in discorso, recuperando così a tutto tondo il proprio ruolo nella politica internazionale, pur dopo l'inerzia mostrata negli ultimi anni, al di là delle semplici dichiarazioni d'intenti.

E al riguardo non v'è chi non veda come, senza il loro diretto contributo nelle guerre civili in corso in Libia e nello Yemen, ovvero nella gestione e contenimento dei flussi migratori, non si offriranno quegli strumenti politici e operativi necessari alla soluzione dei problemi tuttora tragicamente aperti, con tutte le loro pericolose ricadute mediterranee. ■



La foto mostra il rogo della vettura nel quale è perito il generale libico Qasem Soleimani, colpito dai missili di un drone statunitense

# America's Cup *Luna Rossa*



di Giulio Guazzini

**M**ancano meno di due anni all'edizione numero 36 della Coppa America ed il fantasmagorico mondo dell'America's Cup sembra già aver mollato gli ormeggi entrando nel vivo della sfida. Pochi i team iscritti, fondamentalmente per una questione economica vista l'esigenza di avere a disposizione, per essere competitivi, di una tecnologia di altissimo livello con un budget pressochè illimitato.

Infatti a giocare nel 2021 nelle acque di Auckland il trofeo sportivo che con i suoi 168 anni è il più antico del mondo saranno solo quattro team: *American Magic* (USA), *Ineos Team* di Ben Anslie (GB), gli Italiani di *Luna Rossa* che sono anche *Challenger of record*, oltre ai defender di *Team New Zealand*. Il quarto sfidante, il secondo team USA Stars e Tripes Team, in grandissimo ritardo, sembra avere dato ormai definitivamente forfait.

L'AC 75 del TEAM PRADA LUNA ROSSA, doveva essere la prima ascendere in acqua, invece è stata la terza fra gli sfidanti. Come

*Count down  
per la XXXVI edizione  
dell'America's Cup:  
in tutti i casi già  
si prevedono altissime  
tecnologie e budget  
decisamente fuori norma*

una bella donna, capace di farsi attendere, ha sorpreso tutti dando spettacolo nelle acque di Cagliari in occasione del varo ufficiale. Come da copione è arrivata Miuccia Prada, moglie del patron del sindacato Patrizio Bertelli, per infrangere la boccia sulla prua della "nuova Luna", capolavoro di altissima tecnologia

tutta italiana, realizzata e costruita nel Cantiere Persico di Nembro a Brescia. Ben 68 mila ore di lavoro per uno scafo che può raggiungere i 50 nodi, quasi 100 Km/h.

Un mezzo a metà fra una barca ed un'astronave che grazie ai due bracci mobili laterali sollevabili come le ali di un gabbiano potrà sollevarsi dall'acqua e offrendo con le sue appendici meno attrito possibile prendere il volo!

Un mezzo lungo 20,7 metri largo 5 ed un peso di sole 6,5 tonnellate. Capolavoro ingegneristico l'albero di 26,5 metri dotato di 2 rande di 145 metri quadri per un totale compresi fiocco e Code 0 di 435 mq. Sbalorditiva la larghezza dei foil ben 4 metri ed il pescaggio con le derive a riposo di 5 metri. A guidare o meglio

pilotare l'Ottava *Luna* un equipaggio di 11 persone.

Come ha tenuto a sottolineare Patrizio Bertelli, veterano ormai della Coppa, visibilmente emozionato durante il varo di Cagliari, questo può essere considerato realmente l'inizio di una nuova era. Il futuro è partito, ha preso forma proprio da questo momento.

Per l'occasione fra le autorità, i tanti ospiti blasonati ad officiare anche il presidente del Consiglio, capo del governo Conte, quasi a testimoniare l'orgoglio nazionale di un Team, di un'impresa, fiore all'occhiello dell'eccellenza italiana. Un progetto con tanta tecnologia italiana e tanti velisti italiani che in vent'anni di sfide si sono formati e sono cresciuti imponendosi nel panorama velico internazionale.

Da sottolineare che quella di *Luna Rossa*, del Team Prada in Coppa America è la sesta sfida e se i numeri, le statistiche contano, si tratta già di un record, rappresentando una sfida in più del famoso Sir Thomas Lipton, il signore del tè capace di sperperare, si fa per dire! Intere fortune fra il 1898 e il 1930 con i suoi "avveniristici" Shamrock.

Che la ricerca della prestazione, della velocità in Coppa America sia stata sempre tutto non è una novità e la nuova Luna Rossa ne è sicuramente l'emblema.

A guardarla mentre prende l'acqua dal molo Ichnusa di Cagliari ex base della Stazione Marittima viene in mente il Concorde l'aereo supersonico che effettivamente traghettò il volo commerciale in un'altra era. Così, osservando



La mitica *Luna Rossa*, con il gran pavese a riva, alla fonda nella rada di Cagliari; in apertura, l'autore dell'articolo con, alle spalle, l'oggetto del suo amore



i volti e le battute degli invitati, degli uomini d'equipaggio, dello staff tecnico, si capisce che questi AC 75 esprimeranno un concetto di vela sino ad ora mai visto.

Un budget dichiarato, quello di *Luna Rossa*, di 65 milioni di euro, anche se di fatto illimitato potrebbe consentire ai velisti pradini, guidati dallo skipper romagnolo supercollaudato Max Sirena, di tradurre in realtà un grande sogno: portare per la prima volta la Coppa America in Italia!

Una vela in bilico fra passato e futuro dove il mezzo tecnologico sembra almeno per ora preponderante sul fattore umano. Una sorta di aeroplano navigante l' AC 75 appena varato, progettato e realizzato interamente al computer dove uno dei problemi principali è stato tentare di risolvere velocemente le questioni legate all'idraulica e alla meccatronica, cioè come far dialogare le parti idrauliche e meccaniche con quelle elettroniche di bordo.

Ed ecco una più che pregevole immagine dell'imbarcazione, quasi miracolosamente sospesa in aria

Qualcosa di determinante su un mezzo dove al posto del bulbo degli inediti foil devono assumere il ruolo di zavorra quando la barca è ferma oltre ad essere leggeri e manovrabili quando è in velocità.

Regole e regolamenti definiti con dovizia di particolari, capaci di condizionare fortemente progettazione e costruzione degli scafi. Tutto sancito dal Protocollo, il documento che il Defender, vincitore della Coppa America redige con il *Challenger of Record*, il primo firmatario del Protocollo ovvero la squadra che di fatto accettando la sfida dà il via allo svolgimento delle regate.

Davvero innovativo il tutto se si pensa che, per la prima volta nella storia della Coppa, le imbarcazioni non hanno usato per i test la vasca navale. Il battesimo degli scafi in acqua è realmente in mare con il varo perché tutto

è stato sviluppato e progettato al computer. Un lavoro straordinario, da questo punto di vista, quello fatto dal Team di *Luna Rossa Prada Pirelli* al simulatore come ci ha raccontato molto bene Martin Fisher (co design coordinator) in occasione del convegno su *Luna Rossa* e la Coppa America, organizzato con il pubblico al Teatro del Mare in occasione del Salone Nautico Internazionale di Genova.

Completamente blindato del resto il regolamento relativo ai limiti numerici per quanto riguarda la costruzione delle parti degli AC75: scafi, vele, timoni, foil, alberi questo per lasciare più possibilità di investimento su ricerca e design. Si è deciso che le vele siano delle ali soft in carbonio al posto delle complesse e ingestibili wing ali rigide e che i foil e sistemi di sopraelevazione dall'acqua fossero costruiti da un unico fornitore.

Il fatto poi che sia stato scelto il Cantiere Persico per la realizzazione in carbonio delle ali è un riconoscimento indiscutibile ed un motivo di orgoglio nazionale.

Oggetto ai più misterioso la nuova Luna, ottava meraviglia, dagli stessi uomini di equipaggio dovrà essere letta e compresa soprattutto in azione.

Un gioiello dove il booma è sotto il bordo e ha un raggio di azione molto ristretto dal momento che alle velocità considerevoli dai 25 ai 40 nodi, la main sail, la randa si tiene per lo più cazzata al centro. Un oggetto sconosciuto dove non esistono winches perché tutto è regolato da sistemi idraulici ed i famosi grinder servono per creare energia anziché per regolare le vele.

Da non sottovalutare che tutto questo rappresenta una sfida italiana nel mondo es-

sendo coinvolte ben 60 aziende Italiane di alta tecnologia.

Il sasso, come si dice, è lanciato, ora bisognerà attendere il confronto.

Le AC WORLD SERIES, vero banco di prova, fra i team, saranno 3 ed avranno inizio con la tappa di Cagliari dal 23 al 26 aprile 2020. La Prada Cup che stabilisce chi sfiderà *Team New Zealand* per la conquista della Coppa, si terrà invece ad Auckland, in Nuova Zelanda, fra gennaio e febbraio 2021 e il match di America's Cup avrà inizio fra il 6 e il 7 marzo sempre nella baia del Golfo di Hauracki.

Per ora a ben guardare la barca, le due postazioni riservate ai timonieri, incassate e molto distanti fra loro, fanno pensare a quanto dovrà essere atletico appunto il timoniere! Nessuna scelta fra James Spithill e Francesco Bruni è stata fatta.

Si ipotizza che tutti e due saranno alla ruota: uno per portare l'astronave con mura a dritta, l'altro per portarla con mura a sinistra. Staremo a vedere! ■



La snella silhouette di uno dei due bracci mobili laterali dell'imbarcazione, contro l'immagine della Cattedrale di Bonaria, a Cagliari

# Il mercato della Nautica e il Salone di Genova

di Claudio Boccalatte

*Un accurato colpo d'occhio sui cambiamenti dell'ultimo anno nella situazione del mercato e l'andamento dell'ultima edizione del Salone del settembre 2019*

**N**ei numeri di novembre 2017 e gennaio 2019 di questa rivista ci siamo occupati dello stato di salute del mercato della nautica in Italia e nel mondo e del Salone Nautico di Genova del 2017 e del 2018. Vogliamo ora vedere come è cambiata nell'ultimo anno la situazione del mercato e come è andata l'ultima edizione del Salone, chiusasi il 23 settembre 2019.

Secondo quanto riportato da UCINA - Confindustria Nautica nel suo rapporto "Nautica in cifre 2019", dopo un inizio d'anno caratterizzato da una ripresa globale, nel corso del 2018 sono emersi segnali sempre più evidenti di rallentamento dell'economia mondiale. Le economie avanzate hanno infatti iniziato a rallentare la crescita, mentre le economie emergenti, alcune delle quali fortemente indebitate in dollari, si sono indebolite a causa dell'apprezzamento della valuta americana.



I rallentamenti registrati da molti Paesi emergenti hanno a loro volta contribuito alla decelerazione del commercio mondiale, con un impatto più pesante sull'area dell'euro. Sulla riduzione del ritmo di crescita del commercio internazionale ha inciso anche l'incertezza scaturita dalle politiche protezionistiche statunitensi e dalla possibile escalation delle tensioni commerciali.



Andamento, in miliardi di euro, del fatturato complessivo del mercato della nautica in Italia nel periodo 2008-2017 con le aspettative 2018; in apertura un manifesto del Salone

La brusca frenata dell'economia italiana nella seconda parte del 2018 si inserisce quindi nel quadro di rallentamento del ciclo mondiale, ed europeo in particolare; sebbene condiviso con le maggiori economie dell'area euro, il rallentamento dell'Italia è stato tuttavia decisamente più marcato, anche come conseguenza della fase di incertezza che si è aperta dopo l'esito elettorale di marzo 2018, dei difficili rapporti con la Commissione europea; tali incertezze hanno influenzato i mercati finanziari.

Tra le destinazioni dell'export italiano a più elevato potenziale per il settore nautico spiccano, fra i mercati emergenti, gli Emirati Arabi Uniti, il Qatar, la Colombia, l'Indonesia, il Vietnam e i quattro BRIC (Brasile, Russia, India e Cina). Quanto ai mercati tradizionali, gli Stati Uniti si confermano primi per importanza mondiale e con ulteriori margini di sviluppo.

I principali indicatori economici dell'industria italiana della nautica, relativi al 2018 sono indicati di seguito, con (tra parentesi) la variazione rispetto al 2017: 1) fatturato globale 4,27

miliardi di € (+10,3%); 2) produzione nazionale per l'Italia 880 milioni € (+11,3%); 3) mercato italiano 1,48 miliardi € (+10,7%); 4) addetti effettivi 22.310 persone (+13,8%); 5) contributo percentuale al PIL nazionale 2,02 ‰ (+10,6%)

L'incremento del 10% rispetto all'anno precedente del fatturato globale del settore ha rafforzato il trend positivo dell'ultimo quinquennio (+76%). Il 65,4% del fatturato complessivo proviene dalle vendite sui mercati esteri e il rimanente 34,6% dal mercato nazionale (incluse le importazioni). La produzione nazionale nel 2018 ha raggiunto il valore di 3,6 miliardi di euro, a fronte di una vendita di prodotti di importazione per 709 milioni di euro. Il contributo maggiore proviene dal segmento della costruzione di nuove unità, il cui fatturato nel 2018 è stato pari a 2,5 miliardi di euro (58,8% del fatturato complessivo); seguono gli accessori e componenti con 1,2 miliardi di euro (27,1%), i motori (358 milioni, 8,4%) e le attività di *refitting*, riparazione e rimessaggio (243 milioni; 5,7%).



La fregata lanciamissili *Alpino* (F 594, tipo FREMM) della Marina Militare Italiana all'inaugurazione del Salone



Vista d'insieme della rada antistante la fiera di Genova durante lo svolgimento del salone nautico, il 21 settembre 2019

Gli addetti complessivi (dipendenti più addetti equivalenti) sono saliti del 13,8% rispetto al precedente anno. Circa la metà degli addetti è impiegato nella costruzione di nuove unità, che occupa 11.390 addetti; 6.720 sono impiegati nel settore degli accessori e componenti; 3.430 in quello del *refitting*, riparazione e rimessaggio e 770 nel comparto dei motori.

All'interno dell'industria nautica il comparto della cantieristica è quello che riveste maggiore importanza sul piano nazionale e che colloca l'Italia in una posizione di leadership, sia per dimensioni che per competitività internazionale.

La produzione nazionale della cantieristica italiana considerata nel suo complesso (pari a 2.650 milioni) è collocata per l'82,8% sui mercati esteri (2.193 milioni) e, a loro volta, i mercati extra-Ue assorbono il 65% delle esportazioni nazionali (1.426 milioni di euro). Sul mercato italiano è collocato il rimanente 17,2% della produzione nazionale (457 milioni).

La cantieristica da diporto si conferma uno dei settori di punta del commercio estero italiano. Nel 2018 il suo export, pari a 1.842,5 milioni di euro, è cresciuto del 7,9% rispetto al 2017. Nella tabella seguente sono riportate le destinazioni delle esportazioni (extra UE) di imbarcazioni da diporto e sportive, in milioni di euro, negli anni 2017 e 2018, con la relativa variazione percentuale.

	Paese	2017	2018	Variazione in %
1	Stati Uniti	298,6	410,7	37,5%
2	Isole Cayman	176,6	210,9	19,4%
3	Isole Vergini Britanniche	127,7	175,1	37,1%
4	Hong Kong	54,8	69,3	26,4%
5	Turchia	70,7	59,6	-15,6%
6	Emirati Arabi Uniti	23,6	38,3	61,9%
7	Isole Marshall	30,7	32,4	5,6%
8	Australia	71,0	24,9	-64,9%
9	Singapore	25,3	21,6	-14,8%
10	Gibilterra	16,1	20,8	29,1%
11	Svizzera	13,7	20,1	46,5%
12	Cina	5,1	19,8	291,2%
13	Montenegro	6,2	19,7	216,4%
14	Libano -	14,3	11,3	21,1%
15	Bermuda	<0,1	10,4	/
16	Giappone	26,6	10,4	-61,0%
17	Saint Vincent e Grenadine	0	10,2	/
18	Panama	8,4	8,3	-0,8%
19	Russia	0,8	8,2	905,2%
20	Isola di Bouvet	0	6,7	/
	<b>Totale extra UE-28</b>	<b>1.095,5</b>	<b>1.239,0</b>	<b>13,1%</b>

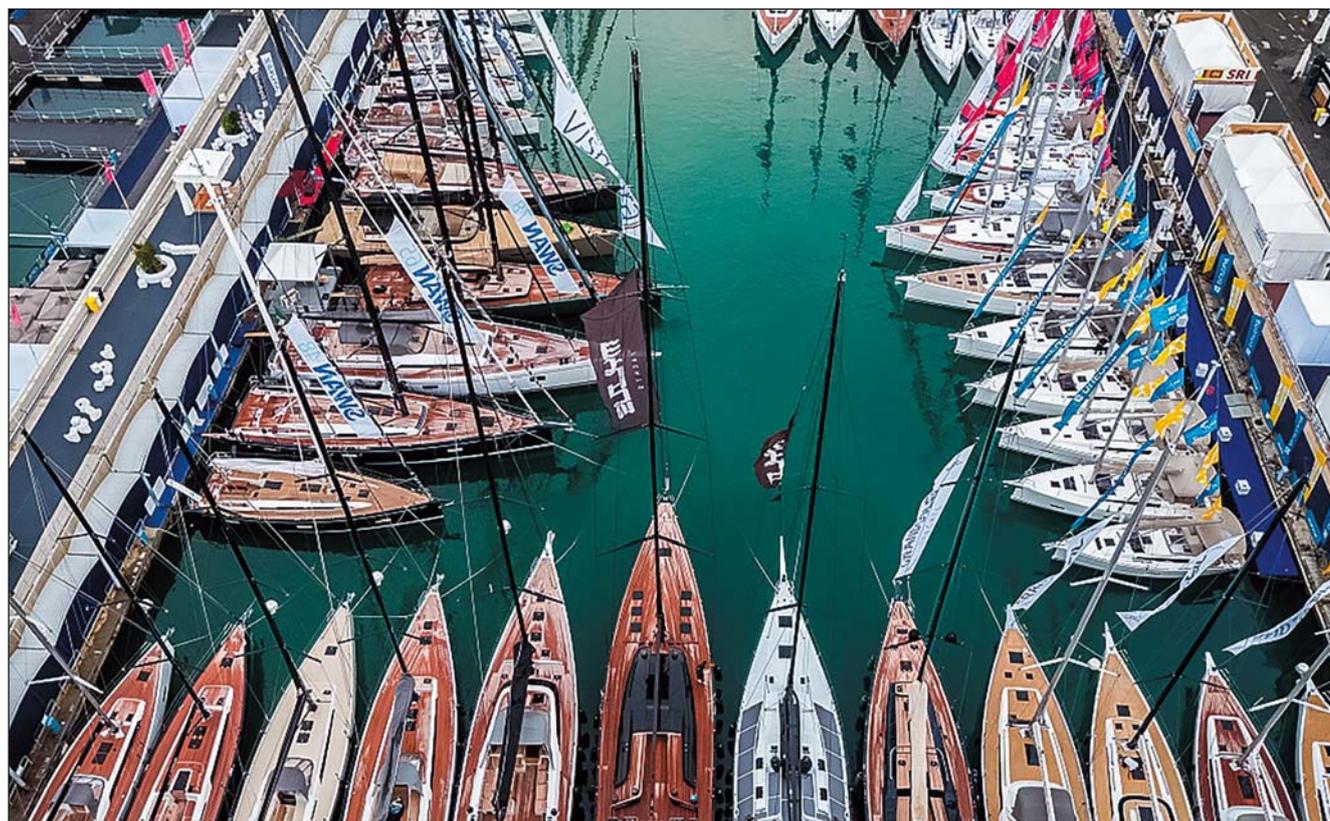
Nella tabella seguente è riportata la classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica nell'anno 2018 (in milioni di dollari).

Rank	Paese	Totale settore	Quota di export mondiale dell'intero settore
1	Paesi Bassi	2.644,8	16,1%
<b>2</b>	<b>Italia</b>	<b>2.175,2</b>	<b>13,2%</b>
3	Stati Uniti	1.612,0	9,8%
4	Francia	1.154,4	7,0%
5	Regno Unito	1.118,6	6,8%
6	Germania	1.087,8	6,6%
7	Cipro	761,4	4,6%
8	Messico	701,1	4,3%
9	Polonia	556,4	3,4%
10	Cina	470,3	2,9%

Se l'Italia si classifica seconda per le esportazioni relative all'intera cantieristica nautica, nello specifico settore degli ordini di superyacht nel 2019 conferma la prima posizione che detiene da numerosi anni, sia in termini di numero di imbarcazioni che di somma della lunghezza delle imbarcazioni ordinate.

Rank	Paese	Metri commissionati	Lunghezza media (m)	Yacht in costruzione
<b>1</b>	<b>Italia</b>	<b>13.842</b>	<b>37</b>	<b>379</b>
2	Paesi Bassi	4.667	62	75
3	Regno Unito	3.126	29	109
4	Turchia	3.000	45	66
5	Taiwan	1.957	29	67
6	Germania	1.608	101	16
7	Stati Uniti	1.251	35	36
8	Cina	731	35	21
9	Norvegia	353	118	3
10	Brasile	336	28	12
	Altri Paesi	1.608	40	40

Per quanto riguarda i singoli gruppi cantieristici, il Global Order Book 2019, la classifica stilata ogni anno dal magazine inglese Boat International che riporta l'andamento del settore degli yacht sopra gli 80 piedi relativamente ai dati sugli ordini effettivi, conferma al primo posto il gruppo Azimut-Benetti, che ha chiuso l'anno fiscale 2017/18 con un valore della produzione pari a 850 milioni di Euro (+18% rispetto all'esercizio precedente), e che conquista



Alcune delle imbarcazioni a vela presenti al salone nautico di Genova 2019

la leadership per la diciannovesima volta consecutiva, con 3.536 metri lineari di yacht sopra i 24 metri (+24, 5% sul 2018) e ben 97 progetti (+26% sul 2018). Al secondo posto, Ferretti Group, con un valore della produzione che si prospetta oltre i 650 milioni di euro conquista la seconda posizione con 91 progetti (+ 4,6% sul 2018) e 2.952 metri di barche sopra i 24 metri (+ 6,9 sul 2018). Al terzo posto il cantiere Sanlorenzo, con 77 progetti (rispetto ai 71 del 2018) per 2.635 metri. In classifica anche Overmarine (13°), Palumbo (14°, nuovo ingresso tra le top-20 mondiali), Baglietto (15°), Italian Sea Group (17°) e Cantiere delle Marche (19°).

Tornando a livello nazionale, considerando il saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica conseguito nell'anno 2018, l'Italia si classifica prima a livello mondiale, davanti ai Paesi Bassi. Nella seguente tabella la classifica dei primi 10 Paesi, con valori in milioni di dollari.



L'ammiraglia della flotta di unità a motore presente al Salone Nautico di Genova 2019 è il Sanlorenzo SD126. Sviluppato su quattro ponti, lungo 37,95 metri, è un motor yacht semi dislocante in vetroresina, in grado di navigare a 17 nodi, le cui linee richiamano i grandi transatlantici degli Anni 30

Rank	Paese	Totale complessivo
1	<b>Italia</b>	<b>1.901,9</b>
2	Paesi Bassi	1.712,1
3	Regno Unito	831,0
4	Germania	792,0
5	Messico	689,4
6	Francia	651,5
7	Polonia	528,7
8	Cina	369,4
9	Finlandia	188,9
10	Taiwan	164,1

Dal punto di vista territoriale, i principali poli produttivi territoriali della nautica italiana sono il distretto tirrenico (formato dalle province della Spezia, di Massa-Carrara, Livorno, Pisa e Lucca), il distretto adriatico (province di Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro-Urbino e Ancona), la Lombardia considerata nel suo complesso e le singole province di Torino e Napoli. In questi 5 poli territoriali sono localizzate 428 imprese della cantieristica nautica (pari al 47,1% del totale), sono occupati 9.111 addetti (corrispondenti al 66,9% del totale), generano un fatturato di 2,4 miliardi di euro (pari all'81,2% del fatturato italiano della nautica) e un export di 1,7 miliardi (pari al 35,8%). ■

## IL 59° SALONE NAUTICO DI GENOVA

Il Salone Nautico internazionale di Genova del 2019, organizzato da UCINA Confindustria Nautica, ha avuto 188.404 visitatori, +8% rispetto allo scorso anno. Sono ancora numeri molto inferiori ad un decennio fa (327.000 visitatori nel 2007 e 315.000 nel 2008, primo anno della crisi), ma in crescita rispetto al minimo di 109.000 visitatori registrato nel 2014. Il picco di visitatori si è registrato sabato 21 settembre con 43.000 visitatori nell'arco della giornata.

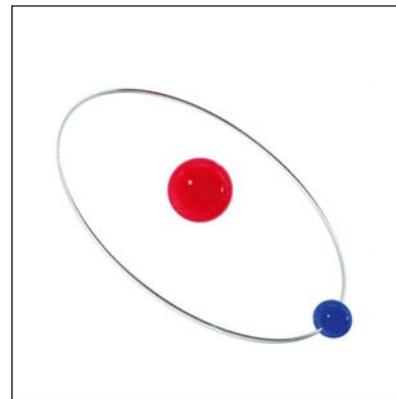
È stato un Salone Nautico da "tutto esaurito", con 986 espositori e molte richieste di maggiori spazi espositivi, sia a terra sia in acqua, in ogni settore merceologico. Dal punto di vista commerciale sono stati firmati un gran numero di contratti e tantissimi sono stati gli incontri d'af-

fari. Le prove in mare sono passate da 4.780 nel 2018 a 5.622 nel 2019.

Molte le novità presentate da cantieri ed industrie del settore; le "ammiraglie" tra le imbarcazioni presenti al salone sono state: A) nel settore della vela, Swan 78 del Cantiere Nautor's Swan, con una lunghezza dello scafo di 23,99 metri ed una lunghezza fuori tutto di 25,66 metri; B) nel settore delle imbarcazioni a motore, SD126, del cantiere Sanlorenzo, con una lunghezza fuori tutto di 37,95 metri; C) nel settore delle imbarcazioni pneumatiche, Black Shiver 220jet del cantiere Novamarine, con una lunghezza di 22 metri

La 60ª edizione del salone nautico avrà luogo dal 17 al 22 settembre 2020.

# Navigare con l'idrogeno

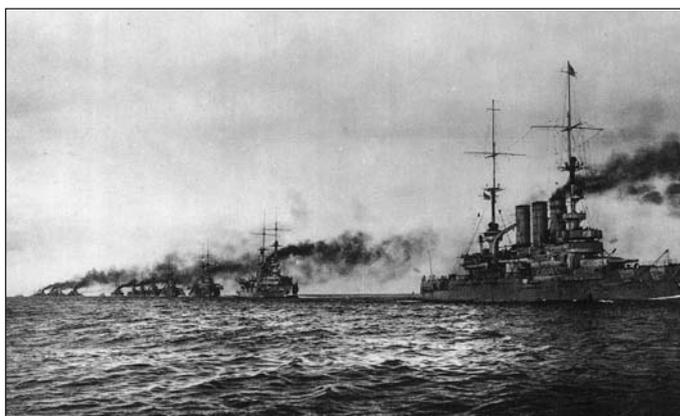


di Franco Maria Puddu

**A**ndar per mare, con tutte le attività che la cosa comporta, è, come ben sappiamo, una delle più antiche attività che, a vari livelli, l'uomo ha esercitato, tanto è vero che, prima di addomesticare il cavallo o inventare la ruota, già "sguazzava" nell'acqua, complice una tempesta di vento che aveva sradicato un albero in riva a un fiume, e lo aveva poi portato a dondolarsi a poca distanza dalla riva sulla quale si trovava un insediamento umano.

Dopo aver osservato e preso confidenza con lo strano oggetto, qualcuno dei più coraggiosi vi salì a cavalcioni, ma con il tempo, non essendo il rustico natante molto comodo, pensò di ripulirlo dai rami e dalla corteccia, cre-

***Negli ultimi secoli i sistemi propulsivi delle navi sono sempre stati molto costosi e notevoli fonti di inquinamento: adesso sembra si sia giunti ad una svolta innovativa. Funzionerà?***



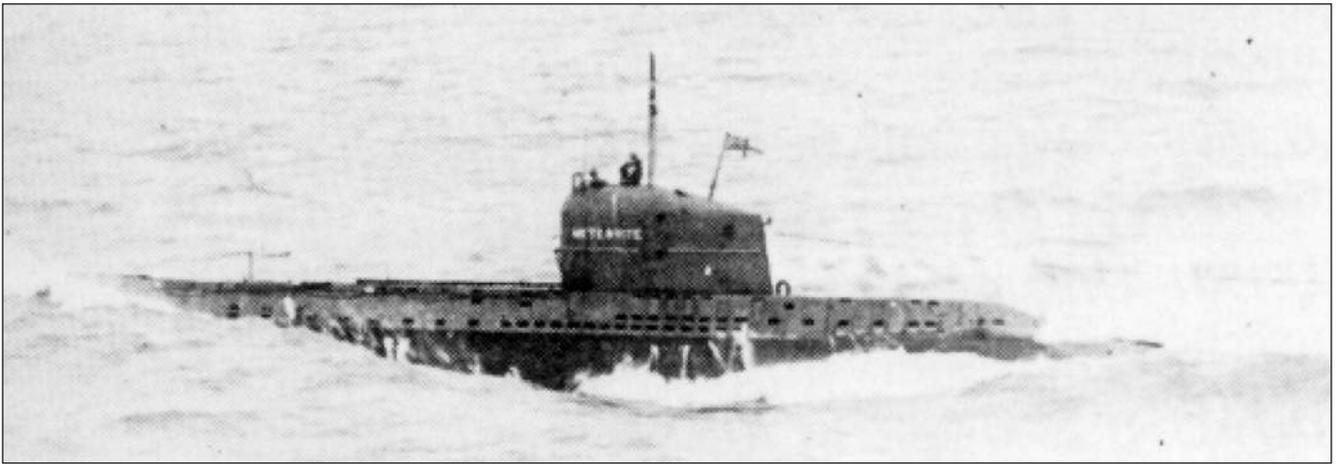
Una bella foto storica ci mostra in tutta la sua imponenza la *Hochseeflotte*, la flotta d'altura settentrionale tedesca della Grande Guerra, in navigazione per linea di fila. Ci mostra però contemporaneamente l'inquinamento che causava (notare che i grandi incrociatori da battaglia non viaggiano a tutta forza come sarebbe stato in combattimento, perché hanno acceso un solo sistema di caldaie su tre) e la loro enorme visibilità (almeno 10 chilometri), causata dalle colonne di fumo. In apertura, lo schema di un atomo di idrogeno

ando la prima zattera; quando di lì a scavare il tronco per sedervisi dentro, il passo fu breve, e nacque così la prima canoa monossile.

Infine, comprendendo che spingerla puntandosi con un palo sul fondale non era agevole, qualcuno ebbe l'idea di scegliere un palo dritto e snello, piatto ad una estremità, per poter fare presa sulla superficie dell'acqua: il primo remo.

Pochi temerari, questi ci sono sempre, vollero tentare di inoltrarsi sulla grande acqua dove finiva il fiume: qualcuno fece ritorno, qualcun altro no, ma la storia della navigazione remiera, sulla quale si innesterà in seguito quella velica, aveva oramai preso il via.

E così fu per secoli, fino a che qualche



L'U 1247 (preda bellica della Royal Navy ribattezzato *Meteorite*), sul quale si svolsero lunghi esperimenti con i quali la Marina Britannica tentò invano di ottenere una propulsione a idrogeno in vece di quella nucleare

bell'ingegno non riuscì a utilizzare l'energia del vapore, e le vele furono gradatamente sostituite dalle macchine e dalle eliche, propulse da caldaie che prima bruciavano legno, poi carbone, nafta, benzina e, infine, utilizzeranno la terribile forza dell'atomo, controllandone la fissione del nucleo, anche se solo sulle grandi portaerei e sui sottomarini.

Certo, ognuno di questi passaggi ebbe i propri inconvenienti: remare era faticoso, andare a vela agevolava molto, ma era più pericoloso. I combustibili presentavano poi altri problemi. Erano costosi, bisognava disporre in notevoli quantità, erano pericolosi (il fatto che fossero inquinanti fu irrilevante per ben quasi due secoli); che dire poi del nucleare.



Il battello – traghetto fluviale all'idrogeno *Jules Verne 2* già da tempo operativo in Francia, a cui ne seguiranno altri, svolge onorabilmente i suoi servizi



Il catamarano *Energy Observer* in porto a Bastia, (Corsica); notare le due eliche eoliche che si trovano ai limiti della plancia

## L'illusione del motore Walter

Ci fu anche un altro passaggio, cui non abbiamo fatto cenno, quando in Germania, durante la Seconda Guerra Mondiale, si tentò di utilizzare alcuni elementi chimici, per la precisione l'ossigeno e l'idrogeno, per ottenere grandi quantità di vapore ad alta pressione, in maniera silenziosa e senza elementi pericolosi di scarto, l'ideale per i sommergibili, con una propulsione detta *Walter* dal nome del suo ideatore.

Ma la guerra, per il Terzo Reich, era agli sgoccioli e soprattutto, persa. Per una decina di anni la Gran Bretagna, utilizzando due battelli tedeschi di ultimo modello, preda bellica, tentò di riprendere questa via, ma dopo lunghi, costosi e spesso inutili esperimenti, preferì abbandonarla per via della maggior convenienza dell'energia atomica.

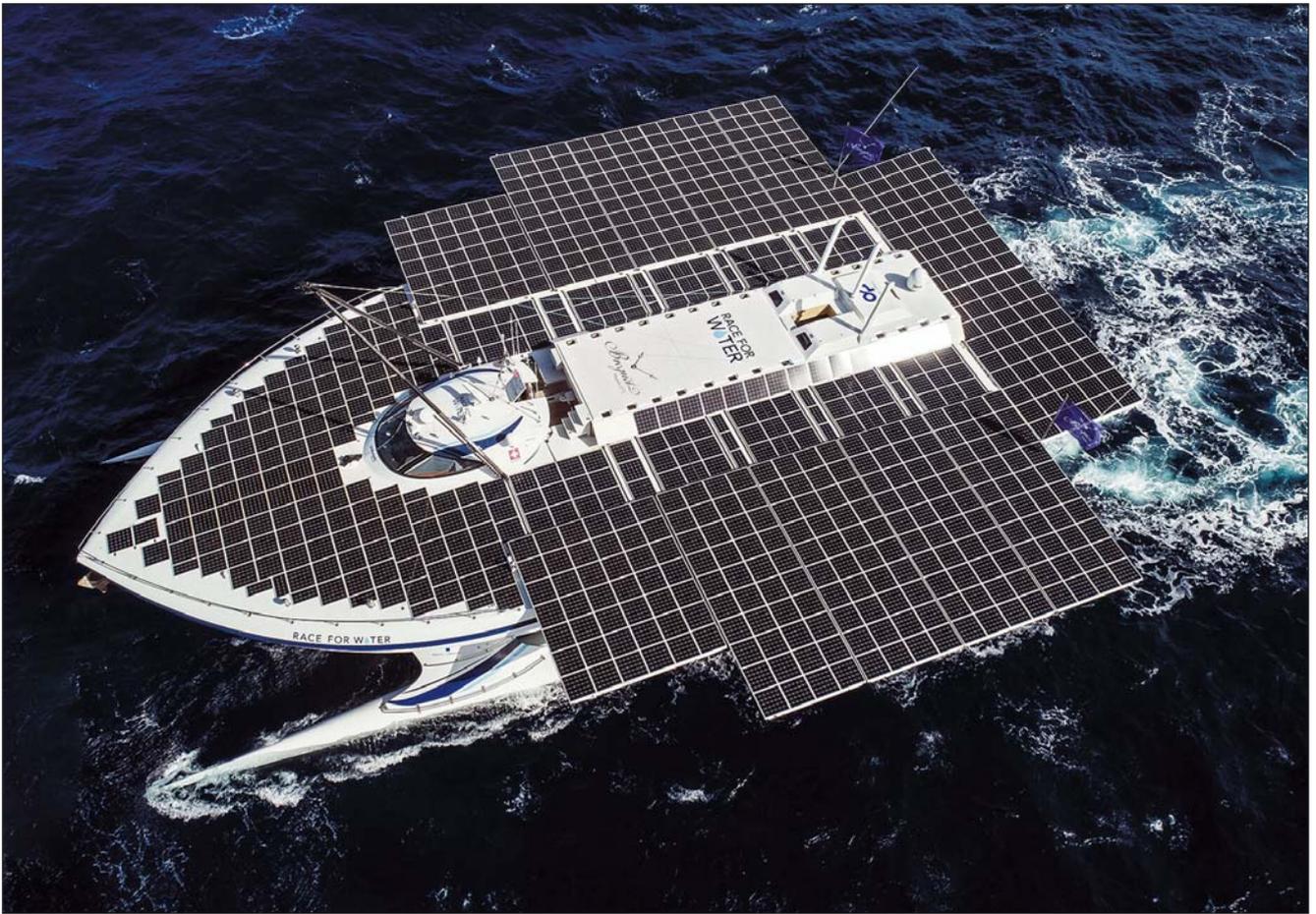
Tuttavia, questa idea di una energia compatibile, ad alto rendimento e a basso inquinamento, non scomparve con l'abbandono di campo della *Royal Navy*, specialmente da quando, negli ultimi decenni, si è fatta sempre più viva la consapevolezza che se il pianeta, come dicono molti, "è ammalato", lo è principalmente per l'incuria e il pressapochismo con il quale, nella storia, lo ha trattato il suo principale inquilino, che per primo avrebbe dovuto averne cura: l'uomo.

## Il magico idrogeno

Alla fine, dopo decenni di tentativi ed esperimenti, si è riusciti ad ottenere ottimi risultati, utilizzando l'idrogeno. Questo è l'elemento più abbondante che si trovi nell'universo; il suo atomo è composto da un protone e un elettrone, è il più leggero tra tutti gli elementi della Tavola di Mendeleev, dove è indicato con la lettera H.

È incolore, inodore e non è tossico, non produce piogge acide, non riduce l'ozono dell'atmosfera, non genera emissioni pericolose, non inquina la terra né le falde acquifere. Se viene fatto opportunamente reagire con l'ossigeno, può produrre elettricità che, a sua volta, può produrre altro idrogeno, creando così un ciclo energetico rinnovabile e innocuo per l'ambiente. Se utilizzato in una cella a combustibile, può essere impiegato come carburante per utenze elettriche (veicoli, circuiti, navette spaziali).

Una cella a combustibile genera corrente continua come una normale batteria, dalla quale si differenzia perché mentre questa è un sistema completo di stoccaggio e produzione di energia, la cella a combustibile è solo un convertitore che trasforma, ad esempio, l'idrogeno immagazzinato esternamente alla cella, in energia elettrica, per un tempo indefinito senza mai esaurirsi, tolti i problemi di usura.



Sul *Race for Water* fa la sua notevole figura, sopra la placia, il tripode al quale viene agganciato l'aquilone eolico

E utilizzando proprio due celle a combustibile, il 20 giugno 2017, è entrato in servizio a Nantes, in Francia, un piccolo traghetto, il *Jules Vernes 2*, in sostituzione di uno “convenzionale” più vecchio che da 20 anni, per circa 90 volte al giorno, trasportava 25 passeggeri e fino a 10 biciclette da una riva all'altra del fiume Erdre nella città di Nantes, vicino alla Loira.

Il piccolo natante, è lungo poco più di 10 metri, è assolutamente silenzioso, privo di emissioni e gas di scarico, e necessita di un rifornimento di idrogeno una volta alla settimana; le due celle a combustibile, inoltre, poste sul cielo della cabina di pilotaggio, assolvono anche la funzione di riscaldamento.

Certo, è un piccolo passo nello sviluppo di una nuova tecnologia, e ben sappiamo che una rondine non fa primavera, ma non bisogna credere che si sia trattato del primo caso di realizzazioni similari. Anzi, ne possiamo citare almeno tre altre, fra le più note e che maggiormente hanno suscitato l'interesse dell'opinione pubblica.

### **Tante ricerche e tante speranze**

Si tratta di imbarcazioni – laboratorio che negli ultimi anni hanno percorso i sette mari per ottimizzare le capacità e le possibilità delle nuove fonti energetiche compatibili: parliamo dei francesi *Race for Water*, *Energy Observer* e dello svizzero *Planet Solar*, grossi catamarani da competizione riconvertiti a laboratori sperimentali, che sono stati trasformati in unità totalmente autonome e ad emissioni zero, che utilizzano cellule combustibili all'idrogeno, fonti di energia eoliche, solari e dinamiche come le vele alari (di queste abbiamo parlato nella nostra Rivista, vedi l'articolo di pagina 5 di Giorgio Boccalatte del numero di Gennaio – Febbraio 2018).

Sono splendide realizzazioni che però, bisogna sempre ricordare, sono dei laboratori di ricerca, e che di conseguenza, non devono trascinare troppo oltre gli entusiasmi: nessuna di esse e sui piani di nessuna di esse si potranno mai fare dei progetti trasferibili nella realtà operativa.

Ma quest'anno, come in un piccolo colpo di scena, al *Monaco Yacht Show*, il più importante salone nautico del settore che si tiene annualmente all'interno del piccolo principato, l'Azienda olandese *Sinot Yacht Architecture & Design* ha presentato il progetto di un proprio prototipo di yacht "eco friendly", ossia "amichevole" nei confronti dell'ambiente del nostro Pianeta, che potrebbe rappresentare una svolta nelle tecnologie realizzative di questo tipo di imbarcazioni, e dal nome molto appropriato di *Aqua*.

Perché un piccolo colpo di scena? Perché, come abbiamo visto, di queste imbarcazioni "eco friendly", fino ad ora ne sono stati realizzati vari modelli, ma tutti sperimentali, da studio, o di piccolissime dimensioni e per compiti limitati e così via. *L'Aqua*, invece, non è un laboratorio navigante, ma uno yacht commerciale lungo ben 112 metri, con cinque ponti, in grado di ospitare 31 membri di equipaggio e 14 ospiti (paganti o meno, a seconda della configurazione padronale), che avranno la possibilità di usufruire di lussuosi assetti logistici, compresi una palestra, uno studio yoga, un salone di bellezza, un centro di massaggi e una piscina, a poppa.



Queste tre immagini futuristiche ma pur realistiche anche se pittoriche, ci indicano invece quale dovrebbe essere la fisionomia di *Aqua*, a partire dalla snella sagoma dello scafo, per continuare con gli interni, ricchi di pregevoli opere d'arte, e per concludere (pagina seguente) con una vista aerea dell'area poppiera che comprende, oltre ai ponti del sole, anche una piscina con scivoli d'acqua a cascata



Futuribile la sistemazione panoramica prodiera che, unitamente alla linea filante della nave e alla sua capacità (prevista) di raggiungere senza problemi i 17 nodi con una normale autonomia di 6.000 chilometri, la fanno assomigliare moltissimo, come profilo, ad una unità militare *stealth*.

## Il trionfo dell'idrogeno

Queste sue capacità le avrà grazie ad un sistema di celle all'idrogeno alimentato da due serbatoi di gas liquefatto a 253 gradi sotto zero del peso di 28 tonnellate ciascuno, collocati in due appositi compartimenti separati, posti nella stiva.

Attenzione, però: fino a questo momento, *Aqua* non è altro che il progetto di un prototipo, uno splendido sogno, potremmo dire una chimera che però potrà vedere la luce se l'industria cantieristica ne verrà attratta.

Comunque si stanno muovendo tante opinioni in molte aree, che, forse, potrebbero far sperare in un futuro positivo per questa nuova propulsione. Già dalla primavera del 2018, infatti, l'italiana Fincantieri ha espresso un suo mirato interesse nei confronti dell'idrogeno, decidendo di approfondire i suoi studi in questa tecnologia

in tempi relativamente brevi, fra i 3 e i 5 anni. Però è stato anche detto che potrebbero esserci problemi, dovuti a bassi rendimenti dell'energia all'idrogeno su navi di grandi dimensioni, e, di conseguenza, potrebbe essere necessario ricorrere ad una sorta di propulsione mista, ossia all'idrogeno in aree particolari (porti, sottocosta, aree protette), mentre in mare aperto la propulsione continuerebbe ad essere a gasolio.

A questo punto, però, ci viene una piccola e umile idea: è meglio utilizzare il tenero battello che traghetta impiegati, studenti, sportivi e contadini in Francia, o fare grandi investimenti per risultati relativi e circoscritti su grandi unità? Mentre queste navi continuano ad accedere inutilmente in aree a rischio, come Venezia, nella quale altri progetti faraonici non hanno ottenuto il minimo risultato?

Ricordiamo che l'impiego di carburanti eco-compatibili è valido da decenni, e la Marina Militare Italiana ne è propugnatrice, ma non viene utilizzato in maniera generalizzata perché le industrie petrolifere, che ne subirebbero un grave danno economico, non ne hanno convenienza. E alle grandi industrie estrattive non conviene fare sgarbi. ■



# Prora sul siluro!

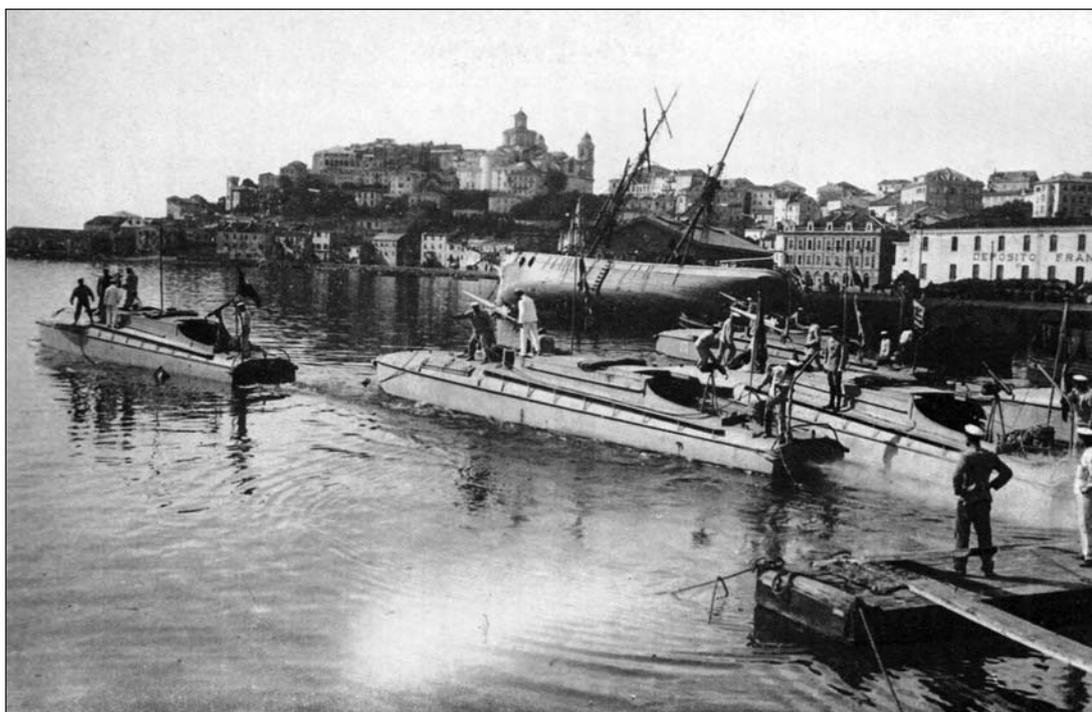


di Enrico Cernuschi

**H**o qualche difficoltà a spiegare ai miei nipoti che è esistito un tempo - non poi così lontano - durante il quale non c'erano né Internet, né Instagram. Un'epoca in cui i cellulari erano utilizzati solo dalla polizia e avevano quattro ruote. Una lunga stagione priva di APP, parola che mi ostino a chiamare, automaticamente: "A pi pi" (con intuibili effetti comici e teste che vengono scosse malinconicamente) perché l'inflessibile Suor Angela, alle medie, mi aveva spiegato che "Up" si pronunciava in un certo modo e basta. Certo, tutte queste novità sono bellissime, ma ti obbligano a passare l'esistenza inserendo ogni 20 minuti una password piena di asterischi salvo cambiarla, se sbagli, ricorrendo all'aiuto di una gentile signora portoghese che chiama dalla Groenlandia parlando un inglese piuttosto diverso, ed ecco che ci risiamo, da quello della solita, severa Suor Angela di cui sopra, reverenda madre piena di pietoso rispetto per Domineddio e per William Shakespeare, ma piuttosto perplessa nei confronti delle versioni più liberali del metodo Montessori.

*Nella vita non sempre  
le brillanti intuizioni  
vengono premiate  
dalla realtà dei fatti.*

*Storia di uno strano successo*



In questa immagine del 1917, la Squadriglia Liguria, probabilmente fotografata a Porto Maurizio: da sinistra i MAS 44, 45, 46, e 47; in apertura, Gabriele d'Annunzio fra Luigi Rizzo e Costanzo Ciano in una immagine autografa del Vate in onore della specialità



Il sommergibile tedesco U-35 in navigazione d'altura nel Mediterraneo nell'aprile del 1917

Data questa testata e i suoi lettoriavrò, per contro, molte meno difficoltà a descrivere il mondo, quello sì fantascientifico, della Grande Guerra. Basta una notte in mare, non dico al timone del *Vespucci*, ma su una semplice barca a vela o in coperta su un banale traghetto per la Sardegna, per sapere che, nell'oscurità, non si vede un bel niente, o quasi.

Come si possa pretendere pertanto (non certo a quei tempi, di per se stessi piuttosto ragionevoli, ma oggi, come reclamano certi storici di maniera,) di poter avvistare, in mezzo alle tenebre e in quelle condizioni, la falsa torre di un sommergibile in agguato, non è dato sapere. Peggio ancora quando il battello era immerso. La realtà, dura e cruda, è che senza potere utilizzare altri sensori, le unità subacquee sono, semplicemente, invisibili a occhio nudo, e che in quegli anni non c'era altro oltre alla vista delle vedette.

I primi idrofoni furono introdotti nel 1917, ma la dottrina della caccia antisom e gli operatori erano ancora da formare, ovviamente sulla base di una piramide di errori, tutti ancora da scoprire e riconoscere come tali. Una volta immerso, un battello era invisibile, anche di giorno. Un aereo avrebbe potuto, in teoria, scorgerlo dall'alto, ma se il sommergi-

bile fosse sceso a 20 metri, ovvero oltre quota periscopica, gli aviatori non l'avrebbero visto neppure se fossero passati, coi loro biplani, sulla sua verticale. E poi come avrebbero fatto a comunicarlo in tempo reale alle navi di superficie? Quanto alle poche e piccole bombe di cui erano dotati quei velivoli, le possibilità di colpire, a occhio, un'unità subacquea erano inferiori a quelle di un fare tredici al totocalcio.

L'oggettiva difficoltà di affondare, a quei tempi, un sommergibile era anzi tale che tutte le Marine e parecchi armatori promisero ricchi premi in denaro da pagare agli equipaggi delle navi che avessero potuto dimostrare un successo sicuro conseguito ai danni di un battello avversario. Ed è a questo punto che la nostra storia ha inizio.

### **Colpito e affondato**

A quei tempi, la sempre molto impegnativa lotta antisom era, come abbiamo visto, piuttosto complicata. Le condizioni della Regia Marina in questo duello ineguale erano, tuttavia, se possibile, ancora peggiori. Gli inglesi costruirono, infatti, nei propri cantieri, centinaia di avvisi destinati a pattugliare i tradizionali Sette Mari. I francesi, data la paralisi della pro-



I vecchi cannoni, invero di piccolo calibro, della batteria costiera di Punto Rifugio

pria industria causata dall'invasione germanica del 1914, acquistarono a loro volta dai britannici decine di avvisi, sia pure pagandoli a peso d'oro.

Gli italiani, privi come erano sia delle materie prime anglosassoni, sia dei quattrini dei cugini d'Oltralpe, dovettero arrangiarsi mettendo in servizio, per la difesa del proprio traffico, uno spaiato complesso formato da vecchie e poco adatte unità sottili, sommate a lenti pescherecci d'altura e a rimorchiatori rastrellati fino in Giappone. A queste navi furono inoltre aggiunte diverse dozzine di MAS in legno realizzati in Italia.

Concepite come siluranti costiere notturne e insidiose, queste ultime, piccole, unità erano quanto di meno adatto ci fosse per pattugliare le coste a titolo di contrasto antisom. Scarsamente marine, prive di ogni conforto e riparo per la gente, poco o punto armate, rumorose e dall'autonomia ridotta e costosa (marciavano a benzina importata dagli Stati Uniti, perché allora l'Italia, non aveva raffinerie), quei MAS rappresentavano la negazione assoluta della lotta al sommergibile ma, in mancanza di altro, fecero lo stesso, e bene, il proprio dovere, tra il 1916 e il 1918, lungo i mari d'Italia e in Africa.

Una di queste piccole unità fu il MAS 55, un motoscafo da 12 tonnellate lungo 16 metri e largo (o, meglio, stretto) 2,63, armato con un cannoncino da 47 mm, una mitragliatrice e 6 BTG (Bombe Torpedini da Getto, le prime bombe di profondità), con 7 uomini di equipaggio agli ordini dell'allora volontario motonauta Nicolò Cerruti, un imprenditore di successo appassionato marinaio per diporto che aveva messo a disposizione, nel 1915, il proprio piccolo motoscafo personale, salvo essere assegnato, in seguito, al comando di una nave da guerra vera e propria, per quanto minuscola, visto che per mare ci sapeva andare. Assegnato, assieme ad una unità gemella, alla Sezione di Porto Maurizio della Squadriglia di San Remo (Flottiglia della Liguria), il nostro motoscafo era intento, la mattina del 6 maggio 1918, a una delle innumerevoli missioni di tutti i generi che svolgeva da ormai un anno a quella parte: prestare assistenza e proteggere un bel piroscafo statunitense, l'AA *Moran*, incagliato da qualche giorno sulla sabbia finissima della spiaggia al Prino. Il lavoro dei rimorchiatori, appena arrivati, era, in apparenza, relativamente facile. Il ghiotto obiettivo rappresentato da quell'immobile mercantile era però già stato notato, due giorni prima,

dall'UC 35, un sommergibile tedesco noto anche come U 75 sotto la doppia, falsa bandiera austro-ungarica.

Quel battello, al comando del tenente di vascello Hans Paul Korsch, era partito da Cattaro il 28 aprile 1918 per operare nel Mediterraneo occidentale posando, tanto per cominciare, due grappoli di mine nel Canale di Piombino. Dopo aver avvistato il mercantile statunitense arenato (e in quel momento non utilmente attaccabile a causa del maltempo che imperverava nella zona), l'UC 35 era successivamente emerso, il 5 maggio, tirando, col proprio pezzo da 88 mm, contro due piccoli velieri italiani, il *Carrione* e il *Secondo*, entrambi disarmati e incrociati davanti a Finalmarina.

Il mare era ancora grosso. Il primo bastimento mercantile affondò, ma il secondo, per quanto danneggiato, riuscì a portarsi sotto la protezione della batteria del Punto Rifugio (P.R.) di quella località. Il tiro dei vecchi cannoni in bronzo da 75 mm, risalenti al 1881, del P.R. fu, più che altro, spettacolare, date le grosse nuvole di fumo prodotte dal lento fuoco di quell'artiglieria fuori moda, ma bastò per convincere il comandante Korsch a immergersi, cercando rifugio nella consueta invisibilità.

Il 6 maggio, infine, pur essendo il tempo non ancora ideale, fu la volta dell'AA *Moran*. Avvicinatosi in immersione, a scampo di guai, a quell'obiettivo, l'UC 35 lanciò, alla fine, verso le nove del mattino, contro quel facile bersaglio, l'arma del tubo lanciasiluri poppiere. La corsa apparve subito regolare. La gente del MAS 55 avvistò a sua volta la scia e, a questo punto, Cerruti ordinò immediatamente di mettere la prora sul siluro. La piccola unità italiana pescava appena 1,2 metri, ma il comandante tedesco al periscopio doveva aver regolato per forza, date le circostanze, l'arma appena lanciata a una profondità minima - giusto quel tanto che serviva per non farla delfinare - data la condizione di quel bersaglio così particolare.

Il timoniere, come sempre uomo di fiducia di qualsiasi comandante, non ebbe, ad ogni modo, esitazioni di sorta e mentre i motoristi cercavano di aumentare il numero dei giri senza bloccare i due motori della piccola unità, il MAS prese a risalire la scia del siluro. Meno di mezzo minuto dopo l'accostata, essendo ormai giunto a una distanza ritenuta conve-

niente, Cerruti fece lanciare dalla tramoggia 3 bombe da 37 chili l'una. Come fu poi scritto sul rapporto di missione "*La scia scomparve e, subito dopo, vennero a galla una chiazza d'olio e bolle d'aria*". L'entusiasmo della gente fu grande. Il 55 tornò, a questo punto, indietro e gettò le restanti BTG. Non si vide più nulla. Al termine della giornata, il piroscavo arenato era tornato a galleggiare e proseguì, coi propri mezzi e tanti ringraziamenti, per Genova.

Tutti erano convinti di aver affondato uno degli inafferrabili battelli nemici, tanto più che uno dei marinai aveva avuto la buona idea di gettare a mare, là dove era emersa la chiazza dopo il primo attacco, un bugliolo di tela trovando, una volta recuperato, tracce di petrolio. La notizia era subito risalita per li rami, dalla Sezione alla Squadriglia e dalla Squadriglia alla Flottiglia approdando, infine, a Spezia. Subito l'ammiraglio Cagni, comandante del Dipartimento, aveva ordinato un'ispezione davanti a Torre Prino a opera del nucleo palombari di quella grande base navale.

Ci vollero alcuni giorni, dato lo stato non ideale del mare, ma alla fine, il 9 maggio 1918, iniziarono le immersioni in corrispondenza del gavitello posato dal MAS tre giorni prima. Naturalmente il 55 era presente. L'equipaggio aveva discusso molto in merito all'accaduto e tutti coltivavano la speranza, legittima, del famoso premio, tanto più che a uno degli uomini di quella piccola unità quei soldi avrebbero fatto davvero comodo in seguito a una serie di circostanze che è perfettamente inutile esaminare in questa sede.

Chiusi nei loro scafandri, due marinai della base si immerse e, al termine di un'attesa che a tanti parve lunghissima, uno di loro riapparve alla superficie. Fece un segno di assenso e tornò di nuovo sotto. Tutti, anche quelli del rimorchiatore e della barca pompa coi tubi dell'aria e le cime in appoggio ai due operatori subacquei, si misero a gridare come matti e ad abbracciarsi. Cerruti, il maggiore tra loro (era del 1886) ed esperto marinaio, sia pure da diporto, cercò di mantenersi calmo e di dare l'esempio, ma si vedeva che fremeva.

Il primo palombaro, infine, riemerse seguito, questa volta, dal secondo. Lui pure prese a gesticolare e ad alzare e abbassare le dita. A questo punto nessuno ebbe più dubbi e la gioia liberatoria fu grande. Tornati a bordo della

barca, i due uomini chiusi negli scafandri furono presi, letteralmente, d'assalto. Finalmente le viti dell'elmo furono liberate e il primo dei due operatori poté parlare - in genovese - dopo aver chiesto e ottenuto, con fatica, un po' di silenzio. "Che ve pigge un açidènte, a vui e ao sottomarin!". Nessuno capì. "Ma l'avete trovato, no?", replicò qualcuno in un vernacolo che non ci è stato tramandato. "Gavemo trovà el siluro" rispose il secondo palombaro aggiungendo "El xe grosso". La delusione e il silenzio che seguirono furono giganti. Cerruti, ad ogni modo, non si perse d'animo. L'arma fu recuperata constando che le bombe avevano distrutto l'elica e il motore, mentre il resto del siluro, ovviamente subito disinnescato, era rimasto intatto a partire dalla testa. In altre parole, attaccato sommergibile, affondato siluro. Un caso più unico che raro, se vogliamo, ma questi erano i fatti e non c'era più niente da dire.

## Conclusione

Il resto della storia è presto detto. L'UC 35, giudicando ormai troppo poco salubri le acque liguri, si spostò in Francia, davanti a Saint Tropez. Qui affondò, tra il 9 e il 12 maggio, tre mercantili, per poi dirigere verso la Sardegna. Fu sorpreso, la notte tra il 15 e il 16 maggio, mentre stava sparando contro due velieri francesi, come sempre impotenti davanti a un U Boot, dal peschereccio armato *Ailly* della *Marine Nationale*. Il battello tedesco fu centrato, a poppa, dal primo colpo sparato da quell'unità transalpina. Affondò subito, questa volta davvero, con solo 5 superstiti su 25 uomini di equipaggio. Il comandante Korsch non sopravvisse. La fortuna non era stata, evidentemente, propizia sin dall'inizio di quell'ultima missione. Il comandante francese, 1° capo Olivier Le Roux, fu promosso e decorato, per quel suc-



La testa del siluro calibro 500 millimetri lanciata dall'U-35 contro il MAS italiano e recuperata in seguito

cesso, al pari dei suoi uomini. Cerruti, ad ogni modo, complici i suoi rapporti imprenditoriali prebellici, fu rintracciato dalla società armatrice *Dollar Line* la quale, su iniziativa del fondatore, il self-made-man "Captain" (titolo del tutto abusivo)

Robert Dollar, espresse il desiderio di far pervenire, per il tramite dell'ambasciata statunitense a Roma, un tangibile segno di riconoscimento per la salvezza del proprio piroscavo, altrimenti condannato a fine sicura trattandosi, come dissero gli americani, di una "sitting duck", ossia un'anitra seduta alias un bersaglio facile e, per di più, azzoppato.

Andò a finire che Robert Dollar, noto benefattore e protettore degli orfani, prese a cuore la vicenda personale di quel tale marinaio risolvendo, con un colpo di bacchetta magica e in un batter d'occhio, una situazione complicata. Gli altri, secondo le cronache, ricevettero tutti un orologio con la cassa ricavata da un dollaro d'oro fatta eccezione per il comandante, cui spettò un cronometro realizzato con un pezzo da 10 dollari.

Insignito, il 16 agosto 1918, di un elogio per quella e per altre azioni, Cerruti fu infine promosso tenente di vascello nel 1935.

E il siluro? E' alla Spezia, nel Museo Tecnico Navale, reperto numero 204. Come recita la relativa scheda d'inventario: "Testa di siluro tedesco da 500 mm. Torre Prino, 6 maggio 1918". L'ho visto e studiato di recente, identificandolo per un Tipo G 6 modello 1906. Era caricato con 160 chili di esplosivo e correva, a 35 nodi, molto più rapidamente, cioè, delle 24 miglia all'ora - puramente teoriche - del MAS 55. Secondo il relativo manuale d'uso e manutenzione della *Kaiserliche Marine* era regolabile fino a 1,5 metri di profondità minima, ma si sa cosa succede coi piatti idrostatici ...

Insomma, è andata bene così. ■

# Commodoro Pomata

di Simone Repetto



**N**ella storia dei capitani italiani illustri del dopoguerra, è recentemente entrato un carlofortino, in qualità di responsabile di una delle flotte di navi da crociera più importanti a livello mondiale. Si tratta di Giorgio Pomata, comandante con quarant'anni di servizio sulle navi Princess Cruises, compagnia del gruppo Carnival, leader mondiale del mercato crocieristico.

Nel settembre 2018 è stato nominato "Commodoro" (il sesto nella storia della compagnia), ovvero il capo della flotta, che rappresenterà gli interessi di tutte le navi e dei suoi capitani. Succedendo ad un altro italiano, il sorrentino Giuseppe Romano, nominato commodoro anch'egli con quattro decenni di esperienza lavorativa alle spalle nella società armatrice. *"Orgogliosamente ci congratuliamo. Con la sua esperienza e conoscenza, difenderà il nostro impegno per la sicurezza, prima di tutto, preparerà la flotta ad accogliere cinque nuove navi nei prossimi sei anni e continuerà a offrire indimenticabili vacanze in crociera a milioni di ospiti Princess"*, ha dichiarato il presidente della compagnia americana Jan Swartz all'atto della nomina.

*"Il segreto per essere alla testa di una città galleggiante, come le navi da crociera odierne, è fare bene il proprio lavoro"*

Il massimo livello raggiungibile nella carriera di un marittimo su navi mercantili e passeggeri, è stato raggiunto da Giorgio Pomata seguendo un criterio in apparenza semplice, ma nella realtà molto complesso.

Il commodoro Pomata fotografato sulla plancia di una delle ammiraglie sulle quali ha esercitato il comando; in apertura, il logo della Carnival Cruise



Da lui stesso descritto in poche parole: *“Il segreto per essere alla testa di una città galleggiante, come le navi da crociera odierne, è fare bene il proprio lavoro”*. Una qualità, quella di fare il proprio dovere nel migliore dei modi, che paga sempre ed è la strada obbligata per raggiungere i vertici.

Tuttavia, nonostante gli apprezzamenti per il lavoro svolto, Pomata non avrebbe mai pensato di ottenere la *“first nomination”* per un simile incarico. *“La promozione a commodoro è stata una grande sorpresa. Eravamo a Juneau, in Alaska. Durante una visita del nostro presidente, mi ha chiamato in disparte e mi ha preannunciato la nomina, pregando di non dire nulla, in attesa del comunicato ufficiale. Ho pensato: perché proprio a me? Eppure, ci sono altri tre o quattro Senior Captain, australiani e inglesi, molto bravi. In poche parole mi ha detto: sei stato scelto tu. A quel punto, ho subito accettato con entusiasmo”*.

Pomata, è entrato a far parte della società nel 1978, imbarcandosi come allievo. Nel corso degli anni, ha prestato servizio come *Junior Deck Officer* e *Safety Officer* (ufficiale responsabile della sicurezza). *“Quand’ero Fleet Safety Training Officer – ha ricordato sfogliando l’album dei ricordi – andavo in giro per addestrare il personale*



Un’immagine di Corso Tagliafico, nel centro di Carloforte, la piccola isola sarda tanto ricca di tradizioni marinare risalenti alla marineria tabarchina



*in tutto il mondo. In quel periodo ero sempre in viaggio, più in aereo che in nave. Poi mi hanno promosso Staff Captain (comandante in seconda) e facevo il Safety Audit per tutte le navi della P&O Princess. Ma continuare a viaggiare in aereo non mi piaceva. Non volevo passare la mia vita negli aeroporti e ho chiesto di riprendere il mare. E’ successo con la Sun Princess, prima nave della classe “Sun”, tutti scafi usciti dal grande cantiere di Monfalcone, un’eccellenza mondiale e grande orgoglio nazionale”*.

Nel 2000, arriva la nomina a *“Captain”*, ruolo che gli ha permesso di comandare navi come *Emerald Princess, Caribbean Princess, Grand Princess, Star Princess, Coral Princess, Island Princess* e *Ruby Princess*. In quattro decenni di carriera, il commodoro Pomata oltre ad approfondire la conoscenza delle varie unità della flotta, ha assistito a molti momenti decisivi per la società, come la fusione tra *Sitmar Cruises* e *Princess Cruises*, fino all’acquisizione da parte di *Carnival Corporation*. In tanti anni di carriera e di navigazione ne ha viste molte, con varie circostanze entrate indelebilmente nella sua memoria.



Una splendida immagine della *Emerald Princess*, durante un'uscita serotina dal porto di Civitavecchia

*“Il momento peggiore l’ho vissuto durante un black-out a bordo, mentre navigavamo tra l’Irlanda e l’Inghilterra, in condizione di forte maltempo e 40 nodi di vento, per cui la nave era divenuta nei fatti ingovernabile. Dopo quasi 9 ore alla deriva in mezzo al mare agitato ed una serie di tentativi, siamo finalmente riusciti a riavviare e ripartire, scongiurando il peggio. E’ in quei momenti che senti la responsabilità di comandare navi così grandi, con tanta gente a bordo la cui incolumità dipende dalle tue decisioni. Specialmente con tempo brutto, diventa una sfida tra ciò che si può fare e quello che potrebbe succedere”.*

A proposito di momenti difficili in mare che hanno visto coinvolte navi da crociera, un pensiero, inevitabilmente, è andato al tristemente noto incidente del gennaio 2012 occorso alla nave *Concordia* della Costa Crociere, finita contro una secca all’isola del Giglio per l’imperizia di chi era sul ponte di comando mentre eseguiva il cosiddetto “inchino”, pratica spesso adottata dai comandanti mentre portano la nave a poca distanza dalla costa, vicino a località rinomate.

*“Quando l’ho saputo, ho provato grande dispiacere ed ho subito pensato alla gravità della situazione, ricostruendo mentalmente uno schema di quanto accaduto. Per questo sono contrario agli “inchini”,*

*non ne ho mai fatti. Ritengo che una nave debba mantenere rotte sicure, specialmente di notte”.*

Tra i bei ricordi, invece, il momento più significativo è stato nel 2007, quando ha calcato per la prima volta la plancia della nuova *Emerald Princess*. *“Ho provato una forte emozione quando ho preso i comandi e ho visto lentamente spostarsi la nave dal molo nel cantiere di Monfalcone, per iniziare la sua stagione inaugurale”*, ha ricordato Pomata, mentre governava un gigante di 290 metri ed oltre 116.000 tonnellate di stazza, in grado di ospitare 3.000 passeggeri e 1.200 membri di equipaggio, allora una delle tre navi da crociera più grandi al mondo. Nel suo ruolo privilegiato, ha potuto seguire da vicino l’escalation che ha interessato il settore crocieristico internazionale nelle ultime decadi, caratterizzato da un deciso aumento della domanda da parte dei passeggeri e da una contestuale risposta degli armatori, pronti ad investire ingenti capitali e varare scafi maestosi, con l’obiettivo di conquistare nuovi mercati e solcare nuove rotte commerciali.

*“Ho proseguito la mia carriera su tutte le navi della compagnia fino al 2016, quando la Carnival Corporation (Carnival Cruise Line) ha comprato le navi Princess e Princess P&O, per tenere il passo della concorrente Royal Caribbean e diventare*



Il triste ricordo dell'“inchino” conclusosi tragicamente per una inaccettabile imperizia, ha portato all'assurda perdita di una superba nave da crociera della Società Costa

*leader mondiale, controllando ben 110 navi. La domanda è sempre in aumento, costruiscono navi sempre più grandi e sempre più manovriere, per favorire un business che punta molto, più che sulla grandezza, sul servizio offerto e su nuovi rilevanti mercati, come attualmente avviene per quello cinese”.*

Visto il ruolo, dovrà nuovamente viaggiare ai quattro angoli del pianeta, dove la compagnia deciderà di far partire le nuove crociere, su cui avrà un ruolo fondamentale proprio il mercato asiatico e dell'estremo oriente, in cui sempre più persone possono permettersi una vacanza indimenticabile a bordo di veri e propri paradisi galleggianti, dotati di ogni comfort ed attrazioni, dalle più comuni alle più stravaganti. In un settore dove la concorrenza regna sovrana, qualsivoglia utile accorgimento può risultare determinante per spuntarla sui rivali ed accaparrarsi nuovi segmenti di mercato. Tra questi il rispetto per l'ambiente, fattore che oggi influenza sempre più le scelte dei consumatori. Così anche Princess ha deciso di puntare su questo aspetto, firmando con Fincantieri un accordo per la costruzione, nei cantieri di Monfalcone, di due navi da crociera di nuova generazione da 175.000 tonnellate di stazza lorda, che saranno le due unità più grandi mai



Un pizzico di *floklore* non fa mai male: ecco il commodoro fotografato durante una serata con uno dei suoi chef

realizzate in Italia, con consegne previste tra il 2023 e il 2025 ed un investimento stimato di circa 2 miliardi di euro.

Potranno ospitare 4.300 passeggeri e diverranno le prime della flotta *Princess* ad essere alimentate primariamente a gas naturale liquefatto (LNG), considerata attualmente la tecnologia di propulsione più avanzata e a minor impatto ambientale dell'industria navale, in quanto utilizza il combustibile fossile più ecologico, abbattendo le emissioni nell'atmosfera e l'utilizzo di gasolio. Ma per Pomata, che avrà modo di valutare i nuovi arrivi, anche una moderna "cruise ship" resta sempre una nave, che va rispettata e gestita come un mezzo nautico che deve affrontare viaggi decisi dall'armatore e navigare in sicurezza da un porto all'altro. Nel rispetto delle usanze di chi va per mare, con le mani salde su un timone, occhi ben aperti ed orecchie spalancate su ciò che accade intorno. Come accadeva in passato, quando non c'erano gli attuali ausili tecnologici a bordo.

E come ha appreso dai suoi avi e dalla loro grande esperienza ed abilità sui mari. *"Questo nuovo incarico è per me un grande onore, anche per la continuazione della gloriosa tradizione marinairesca di Carloforte nel mondo"*.

Una tradizione che, seguendo un percorso comune ad altre città rivierasche della penisola, trova le sue radici negli istituti nautici, dove si sono formati centinaia di comandanti e direttori di macchina italiani, apprezzati per la qualità del servizio svolto. Ed il nautico di Carloforte, nato negli anni Cinquanta del secolo scorso, è uno di questi. Un istituto, quello di corso Battellieri, a cui Pomata è sempre molto legato. *"Quando ritorno nell'isola di San Pietro per un breve periodo di vacanza, in attesa di ripartire dedico parte del mio tempo libero a quei giovani interessati ad intraprendere la carriera marittima, ricoprendo il ruolo di docente in corsi attivati dall'istituto nautico, peraltro obbligatori per imbarcare su navi passeggeri. E' un grande privilegio, per me, poter trasmettere a loro quello che ho assimilato in tanti anni di carriera, sperando che possano raggiungere i più alti livelli"*.

Certamente un ottimo esempio da seguire per le nuove leve, aspiranti allievi di macchina e, soprattutto, di coperta. La brillante carriera di Giorgio Pomata è stata ufficialmente riconosciuta dal consiglio comunale di Carloforte che, in seduta straordinaria, ha deciso di rendergli un doveroso omaggio e premiarlo con una targa dedicata. ■



Una coreografica immagine della *Majestic Princes* con, sullo sfondo, lo skyline di Singapore e del suo porto

Continuiamo ad attingere alcuni paragrafi dall'ottimo "La crociera dell'Irrequieto"

# Lissa: le ragioni di una non sconfitta

di Andrea matr. 173 Nave Irrequieto

**E**siste un'abbondante letteratura su Lissa e non vale la pena di ripetere fatti ormai ben noti, tuttavia si può tentare di fare un ragionamento partendo da un'ottica diversa. La decisione di occupare l'isola di Lissa non teneva conto che l'operazione anfibia è un atto bellico di estrema complessità in quanto richiede forze specificatamente addestrate ed equipaggiate, una catena di comando molto specializzata che contrappone il CATF al CLF (Comandante Forza d'Impiego Anfibia e Comandante Forza da Sbarco, nd.r.), piani operativi precisi e completi, la netta superiorità tattica; la sua preparazione richiede quindi esperienza e tempo. La Flotta italiana non ebbe la possibilità di prepararsi e, soprattutto, fu costretta ad operare sotto la minaccia diretta di una ben organizzata forza nemica che godeva del vantaggio di poter aspettare nella propria base ben protetta e che era comandata da un Ammiraglio che l'aveva guidata in combattimento ad Helgoland due anni prima. Nemmeno i precedenti storici erano incoraggianti: 1) la precedente battaglia di Lissa, avvenuta nel 1811 contro la Royal Navy, si era rilevata disastrosa per la forza attaccante franco-italiana, pur in netta superio-

rità di forze; 2) il Mare Adriatico era il mare interno di Venezia, in quell'anno ancora facente parte dell'Impero asburgico, e nessun combattimento fra flotte si era svolto dai tempi di Chioggia e Curzola.

Persano fece molti errori nel corso del combattimento e non godeva della fiducia dei suoi equipaggi, ma non era un vigliacco né un incompetente; tutti avrebbero fallito in quelle condizioni e se c'è una critica seria da muovergli è quella di non aver avuto, a differenza dell'Amm. Thaon, il coraggio morale di opporsi ad ordini incongrui; in quelle condizioni tutti avrebbero fallito ed a Persano è possibile muovere una sola critica seria: in lui la fedeltà al Re prevalse. La sua carriera fu di tutto rispetto e la trascorse per la maggior parte a bordo: da Guardiamarina nel 1825 partecipò al bombardamento di Tunisi, ove si mise in mostra come comandante di una lancia che assaltò la flotta nemica in porto; nel 1842, al comando del Brigantino Eridano, effettuò una crociera in Pacifico di 3 anni durante la quale doppiò due volte Capo Horn; nel 1848, nel corso della 1<sup>a</sup> G.I. partecipò al bombardamento di Caorle al comando del brigantino *Daino*; nel 1859 partecipò alla 2<sup>a</sup>



G.I. al comando del *Carlo Alberto* ed infine nel 1860 fu al comando della Squadra navale sarda durante la Campagna nell' Italia meridionale. Una carriera navale quindi che forniva adeguate credenziali sia per l'incarico di Ministro della Marina sia per quello successivo ed ultimo di comandante della Squadra navale per le operazioni in Adriatico.

Altro giudizio negativo da sfatare è quello che l'esito del combattimento navale fu condizionato dalla rivalità fra gli ufficiali di provenienza sarda e quelli di provenienza napoletana. Indubbiamente ci fu tensione fra i comandanti della Squadra ed era responsabilità del Persano imprimere il giusto slancio in tutti gli equipaggi, anche se a sua giustificazione si può addurre il pochissimo tempo che gli fu concesso. In realtà però non fu la rivalità fra ufficiali di diversa provenienza a determinare l'esito della battaglia, come dimostrano i seguenti episodi: il sabauda Amm. Albini, già MOVVM con la motivazione: "*Pel modo ardito e sotto ogni aspetto commendevole con cui si comportò nell'assedio di Ancona (1860),*" e quindi non un pavido, correttamente non abbandonò la protezione della forza da sbarco che si stava reimbarcando; il napoletano Amm. Vacca manovrò secondo gli ordini per quanto poteva in una situazione caotica; il sabauda Pacoret di Saint Bon, comandante del *Formidabile*, MOVVM per i fatti di Lissa, si rifiutò di mettersi in linea di combattimento a causa dei danni ricevuti mentre il napoletano Acton, comandante del *Principe Umberto*, abbandonò la Divisione dell'Albini per buttarsi nella mischia contro gli austriaci. Inoltre è un fatto storico l'ottimo comportamento delle navi impegnate con successo contro le fortificazioni di Lissa, come dimostrano le Medaglie d'oro al V.M., concesse a viventi per i fatti di Lissa.

Il marinaio cannoniere di Barletta, Francesco Conteduca, la ottenne con la motivazione: "*Per essersi distinto nei fatti d'arme avvenuti nell'Adriatico nella Campagna di guerra del 1866*"; era imbarcato sulla pirocorvetta corazzata *Formidabile* al comando del savoiardo C.F. Simone Pacoret de Saint Bon, che ottenne la propria con la motivazione: "*Per la sua intrepida condotta in Lissa nel 1866, al comando della Regia Nave Formidabile*".



"L'ammiraglio Tegetthoff alla battaglia di Lissa" - Olio su tela di Anton Romako - Galleria Belvedere, Vienna



Alla Medaglia d'oro concessa al comandante della Regia Nave *Re di Portogallo*, C.V. Augusto Riboty nato a Puget-Théniers, (Nizza), con la motivazione: "*Per la sua valorosa condotta al comando della Regia Nave Re di Portogallo durante le operazioni navali in Adriatico il 18, 19, 20 luglio 1866*", seguirono pochi mesi dopo quelle a due suoi ufficiali per i moti di Palermo: C.F. Ruggero Emerich Acton nato a Napoli, e C.C. Eugenio Grandville, nato a Firenze.

Infine il marinaio cagliaritano Antonio Sogliuzzo, della pirofregata corazzata *Ancona* comandata dal C.V. Piola, alessandrino e garibaldino, guadagnò la sua con la motivazione: "*Per essersi distinto nei fatti d'arme avvenuti nell'Adriatico nella Campagna di guerra del 1866*".

Fu riconosciuto anche il valoroso comportamento in battaglia del comandante in 2<sup>a</sup> dell'*Affondatore*, C.V. Domenico Chinca, nato a Brescia e già cadetto della I.R. Marina austro-ungarica, decorato anni prima con la motivazione: "*Superate le postazioni nemiche, vi portò la I.R. Bandiera, Sayda (Siria) 1840*"; e fu lodato inoltre il comportamento della corvetta *Principe Umberto* che era appena rientrata da una campagna di istruzione della durata di 3 anni nel corso della quale il comandante savoiardo Pacoret era stato sostituito dal napoletano Acton.

Ricordando anche le più celebrate MOVIM alla memoria del livornese Alfredo Cappellini, C.F. comandante della pirocorvetta *Palestro*, e dell'alessandrino Emilio Faa' di Bruno, C.V. comandante della fregata corazzata *Re d'Italia*, non si può disconoscere che atti di valore furono compiuti indipendentemente dal luogo di nascita e dalla Marina di provenienza, segno che a Lissa già combattevano i marinai italiani. Le necessità di integrazione per altro erano ben note anche prima di Lissa; il Regno di Sardegna aveva già incorporato nei decenni precedenti la marineria della Repubblica di Genova così come nel secolo precedente aveva amalgamato genti sarde, nizzarde, piemontesi e savoiarde. Sulla base di questa dura esperienza, nuove scuole unificate di formazione furono istituite già subito dopo la costituzione della Regia Marina.

La prima riflessione, di carattere storico, riguarda il monumento in Accademia: a Lissa non si addormentò alcun Leone. Dimenticati da tempo i fasti delle repubbliche marinare di Genova e Venezia, nel 1866 la Marina italiana, costituita solo cinque anni prima, stava perseguendo il progetto di amplissimo respiro disegnato dal Cavour fin dal 1850, di cui esempi significativi in quegli anni sono le numerose navi ordinate a cantieri esteri, compresi quelli USA, e la pirocorvetta *Magenta* che nel 1866 stava completando il giro del mondo per scopi scientifici e diplomatici. Anche il quadro politico generale della Nazione era molto dinamico in virtù della costituzione del Regno d'Italia nel 1861, avvenuta in soli due anni. Tuttavia permanevano i gravi problemi economici dovuti al forte deficit, e problemi politico-sociali quali il brigantaggio; ad essi si affiancava anche la necessità di riorganizzare la difesa nazionale, principalmente sul fronte terrestre, e di rendere omogenea l'Ammi-

nistrazione statale, con provvedimenti esecutivi e simbolici come per esempio il trasferimento della capitale da Torino a Firenze, avvenuto l'anno prima di Lissa. Rimaneva infine vivo in molti ambienti l'obiettivo del completamento dell'Unità d'Italia, a partire dalla presa di Roma. come i fatti di Aspromonte del 1862 dimostrano. Le difficoltà erano accentuate dall'atteggiamento non più benevolo delle Nazioni egemoni e da una classe dirigente nazionale, ormai non più della tempra e della visione di Cavour, poco omogenea e di non grande esperienza; dalla costituzione del Regno d'Italia alla 3<sup>a</sup> G.I. si succedettero in poco più di 5 anni otto governi e 10 ministri della Marina di cui solo tre con competenze specifiche. Nel 1866, in una Nazione tesa a portare a soluzione tutti questi problemi, anche la Regia Marina, che aveva avviato la sua profonda riorganizzazione e l'espansione negli oceani, fu colta impreparata dal rapidissimo volgere degli eventi: 4 aprile, Alleanza Prussia-Italia; 16 maggio, l'Amm. Persano assume il comando della Squadra; 15 giugno, attacco della Prussia all'Austria; 20 giugno, dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria; 23 giugno, inizio ostilità sul fronte italiano; 24 giugno, battaglia di Custoza; 29 giugno, insediamento del Governo, Ricasoli II, l'avvocato Depretis diventa Ministro della Marina; 3 luglio, battaglia di Sadowa fra Prussiani ed Austriaci; 15 luglio, ordine all'Amm. Persano di occupare Lissa; 18-20 luglio, operazione navale di Lissa; 12 agosto termine della guerra con l'armistizio di Cormons.

La seconda riflessione riguarda specificatamente lo scontro navale avvenuto dopo due giorni di bombardamenti delle fortificazioni che logorarono equipaggi e mezzi. È da rilevare che la flotta italiana non fu sorpresa dall'attacco nemico e che gli ordini trasmessi da Persano, utilizzando i segnali "di tattica supplementare", erano sostanzialmente corretti: mettersi in formazione ed attaccare il nemico. Tuttavia, come sembra confermare questa notizia, tratta dal sito storico della Marina, la dottrina alla quale si attennero non era più adeguata: "1/1/1869, venerdì – Entra in vigore il Libro dei segnali comuni a bandiere che è suddiviso in due parti: segnali concernenti la ma-

*novra e la gestione della navigazione e segnali concernenti la tattica del combattimento. Interessante quest'ultima: conclusa la fase dell'avvicinamento al nemico la formazione è suddivisa in gruppi che, manovrando separatamente o insieme, impiegano le artiglierie col compito di impedirgli la costituzione di una formazione ordinata, di precludergli ogni via di uscita e di ridurre il combattimento a mischie portandolo con la manovra a portata di sperone. È essenzialmente la lezione imparata a Lissa."*

In effetti lo scontro si risolse in "dar caccia con libertà di cammino e di manovra" ordinato con il segnale 976, e l'arma decisiva fu lo sperone, il rostro di romana memoria che in quella battaglia ebbe nuova e brevissima vita. Cannoni a canna rigata, brandeggiabili ed a retrocarica, corazze, propulsione meccanica, queste furono le novità epocali che modificarono la condotta del combattimento di tutte le Marine e che a Lissa videro già i primi ma non regolamentati impieghi sul campo di battaglia. Il problema maggiore derivante dall'ordine impartito il 15 luglio, fu quello di affrontare lo scontro navale in concomitanza con le operazioni anfibe. Il 16 la Flotta, non ancora al completo di navi e forza da sbarco, uscì da Ancona, il 18 iniziò il bombardamento dei forti di Lissa che proseguì il 19, il 20 mattina iniziò lo sbarco ma dopo poco ebbe luogo il brevissimo scontro che concluse di fatto la Campagna in Adriatico. Indubbiamente fu irragionevolmente breve il tempo concesso per avviare un'azione mai tentata prima, ma fu decisivo anche il fatto che l'efficienza della flotta fu condizionata dal combattimento anfibe che provocò perdite umane e danni a molte navi ed esaurì le scorte di combustibile e munizionamento. A queste due debolezze, si aggiunse la mancanza di esperienza ed addestramento nell'affrontare sia lo sbarco che la battaglia fra flotte. Per le Marine degli stati italiani pre-unitari infatti, nel '700 e nei primi anni del '800 gli unici scontri sostenuti in mare furono quelli di contrasto a piccole flottille di pirati barbareschi, mentre nello stesso periodo ed in quello risorgimentale le uniche esperienze belliche furono il bombardamento di fortezze; non fu un caso quindi che gli unici successi a Lissa ci furono in questo tipo di azioni. ■

# Patron Pietro Querini “cittadino dell’Artico”



di Claudio Rössmann

**A** poca distanza dalla costa settentrionale della Norvegia, sul 68° parallelo è ubicato l’arcipelago delle Svalbard. Su una delle 365 isole che lo compongono sorge Røst, un villaggio di 700 abitanti, tutti interessati alla pesca del merluzzo.

In un tale contesto geografico, stupisce che oggi una delle isole a poca distanza dal villaggio si chiami Sandrigøya (isola di Sandrigo), esattamente come il Comune veneto in provincia di Vicenza, con il quale Røst è gemellato fin dal 2001.

*Ricordiamo un  
incredibile gemellaggio  
tra un comune veneto  
e una isoletta norvegese,  
nato nel lontano 1433*

A fare piena luce sui motivi di questo incredibile gemellaggio sono la Biblioteca Marciana di Venezia e la Biblioteca Apostolica Vaticana di Roma dove sono conservate esaurienti documentazioni su messer Pietro Que-

rini, patrizio veneziano, e sui suoi compagni, protagonisti di una incredibile avventura marinara vissuta tra la Serenissima ed il Circolo Polare Artico.



Sopra, una vista pittorica di una kogge, o cocca anseatica, a destra il modello di una cocca veneta. In apertura, il particolare di un ritratto del nobiluomo veneziano



## **Pietro Querini, “signore” e commerciante**

Piero Querini apparteneva all'antica e potente famiglia di Ca' Querini: membro di diritto del Maggior Consiglio della Serenissima, era anche “signore” dell'isola di Candia dove si produceva la migliore malvasia, che il nobiluomo esportava nelle Fiandre utilizzando la nave *Querina*, della quale era armatore e comandante.

Il 29 aprile 1431, nel porto di Candia, la *Querina*, stava completando le operazioni di stivaggio di un carico prezioso: tra l'altro 700 botti di malvasia, 140 cantari di olio e spezie di altissimo valore, come mirra, indaco di Bagdad, zafferano, pepe e incenso, il tutto sistemato a regola d'arte con le stive al completo, ma con la nave non sovraccarica. I documenti del resto sono precisi: “*E' fatto calcolo che, cargata la nave, la croze (la marca di massima immersione) sarà fora aqua giusta*”.

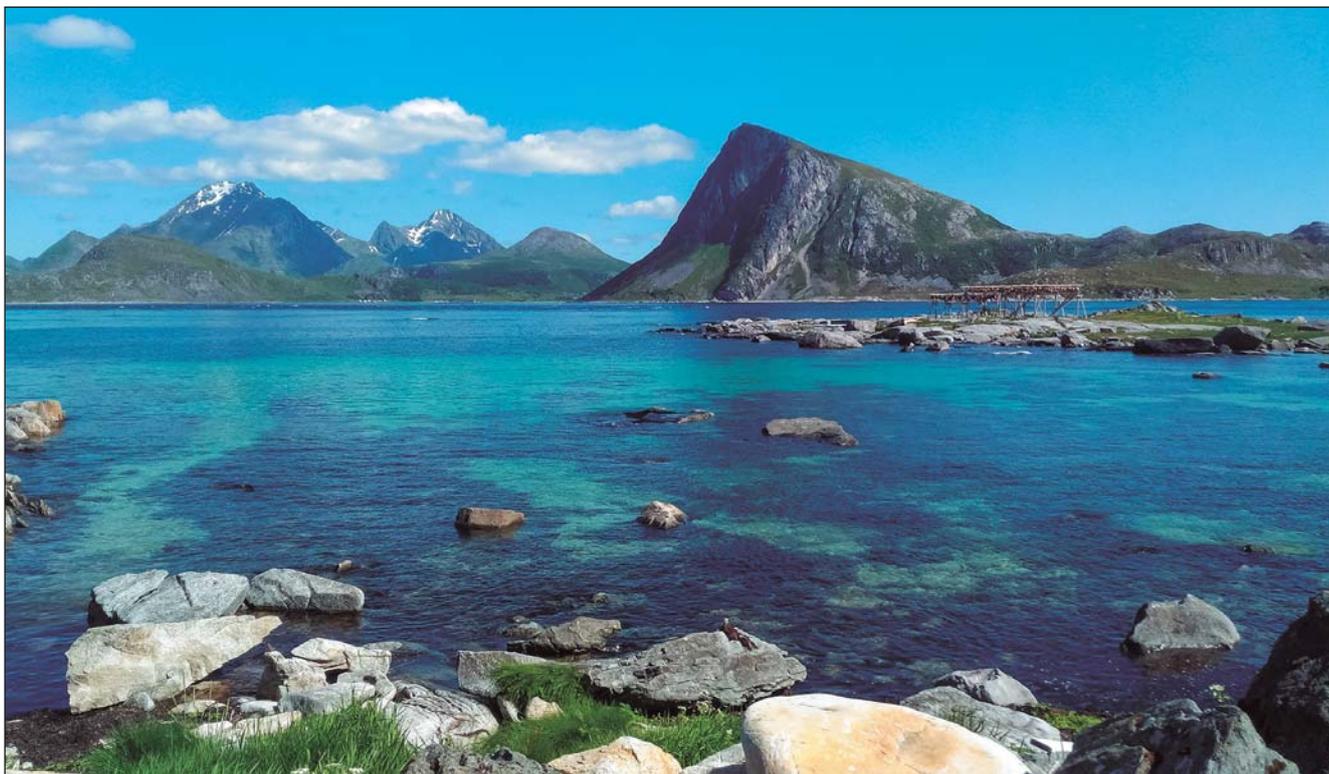
La *Querina*, che sarebbe partita l'indomani “per le Fiandre”, in pratica per Amburgo, era una cocca, cioè un bastimento dalle forme marcatamente tondeggianti con vele quadre, comandata dal suo armatore, assistito da due ufficiali, Nicolò de Michele e Cristofalo Fioravante, con un equipaggio di 68 uomini.

Il tratto mediterraneo, grazie anche alle favorevoli condizioni meteorologiche, fu percorso lentamente, ma senza particolari difficoltà fatta eccezione per una avaria al timone, riparata con i mezzi di bordo, che però rivelò gravi criticità per quanto riguardava il sistema del suo aggancio al dritto di poppa.

Dopo una sosta a Cadice dal 12 al 14 luglio, la nave dovette affrontare l'Atlantico che non si mostrò generoso: mare agitato e venti contrari fecero sì che solo nella prima settimana di ottobre venne raggiunta la Manica con un equipaggio logorato da una faticosa navigazione, con venti forti e mare agitato, a bordo di una nave che, a parte le continue avarie, aveva dimostrato una precaria tenuta al mare.

## **Un interminabile viaggio alla deriva**

Dopo ripetuti e inutili tentativi, culminati con l'ennesima avaria al timone, le insidiose acque del Canale non furono superate e da questo momento in poi, i dati della navigazione successiva, percorsa in pratica con il bastimento alla deriva, sono riportati con molta approssimazione, nei diari pervenuti ai giorni nostri contenenti pochissimi dati, molte lacune e notevoli approssimazioni; vengono infatti privi-



La selvaggia bellezza delle incontaminate Isole Lofoten

legiate da Querini le dettagliate descrizioni della vita a bordo resa difficile dalle continue avarie, aggravate dalle durissime condizioni meteorologiche, che portarono, tra l'altro, alla perdita completa del timone, al disalberamento e infine al cedimento delle strutture dello scafo. Si arrivò, il 27 dicembre 1431, ad una situazione ormai estrema che convinse il *patron* ad abbandonare la nave, ormai semi-affondata. L'equipaggio si mise in salvo sulle due imbarcazioni di bordo: sulla più piccola trovarono posto 21 uomini e sull'altra 45 (tra i quali lo stesso Querini).

Della prima non si sarebbe saputo più nulla. Nell'altra, l'equipaggio si organizzò per una lunga permanenza a bordo: oltretutto non sapevano a quale distanza era la terra più vicina, poiché i vari eventi drammatici succedutisi prima del naufragio, avevano impedito un sia pur approssimativo controllo della posizione a partire dal mancato superamento della Manica. In quel lungo lasso di tempo, la *Querina* dapprima era stata trascinata verso ponente da persistenti venti da nord-est, quindi aveva subito gli effetti combinati del vento, e soprattutto della Corrente del Golfo, che le avevano fatto percorrere un lungo tratto verso settentrione, ad una distanza dalla costa



Merluzzi stesi ad essiccare per realizzare lo stoccafisso, su uno dei tipici tralicci in legno realizzati a questo scopo

norvegese stimabile intorno alle 200 miglia. A bordo della barca, le condizioni di vita non tardarono a diventare disumane: il freddo intenso, il mare quasi sempre agitato, il gelo che penetrava attraverso gli abiti bagnati, il continuo lavoro per sgottare l'acqua che penetrava in grandi quantità e il rapido esaurimento delle provviste alimentari imbarcate fecero sì che metà dei naufraghi fosse consegnata al mare.



Una stele in pietra posta a Sandrigoya nel 1932 in onore di messer Querini

## Finalmente terra

Il 5 gennaio, finalmente, venne avvistata terra ed il giorno successivo i naufraghi sbarcavano nell'isola disabitata di Sandøy, la più meridionale dell'arcipelago delle Lofoten. Ormai i superstiti erano diventati 11.

Constatata l'impossibilità di utilizzare la barca irrimediabilmente danneggiata, i naufraghi ne utilizzarono il legname per creare un rifugio, sia pure precario, per proteggersi dalla neve e dal freddo, in attesa di tempi migliori. Per nutrirsi, dovettero scavare sotto la neve per trovare vermicelli, chioccioline e piccoli frutti di mare. Comunque le loro condizioni fisiche generali erano allo stremo: molti non potevano nemmeno reggersi in piedi.

All'inizio di febbraio, con il miglioramento delle condizioni meteo, i naufraghi riuscirono a raggiungere in una vicina isola il villaggio di Røst, abitato da una trentina di famiglie di pescatori dediti alla cattura ed alla essiccazione (eseguita senza l'impiego di sale) del merluzzo, così trasformato in *stocfis* (stoccafisso; vedi "L'economia del ... merluzzo", Lega Navale, numero di marzo - aprile 2019). Il pescato era più che sufficiente per i fabbisogni della comunità, per cui le eccedenze erano poi trasportate su imbarcazioni simili a quelle vichinghe (chiamate *jakt*) a Bergen, dove erano barattate con viveri, vestiario e altre mercanzie.

I naufraghi, ridotti a larve umane dagli stenti

patiti anche durante la permanenza nell'isola, vennero accolti con grande affetto, rifocillati ed ospitati presso varie abitazioni: si resero subito conto delle eccezionali caratteristiche di quella gente laboriosa, fervente cattolica e dotata di "grande semplicità di cuore," dove erano sconosciuti fornicazione, adulterio e qualsiasi forma di crimine. Una atmosfera idilliaca che contribuì ad accelerare la riabilitazione dei malconci sopravvissuti, grazie, non ultime, anche alle proprietà nutritive dello *stocfis*.

Una sorpresa non davvero sgradevole riguardava, tra l'altro, i comportamenti delle donne della comunità che in casa anche in presenza degli ospiti, si aggiravano completamente nude, così come frequentavano la sauna settimanale in completa innocente promiscuità con gli uomini del villaggio.

Un paradiso, e non solo per questo, che durò tre mesi e mezzo e che restituì a Querini e ai suoi compagni salute e vigore, ma che non riuscì a guarirli dalla comprensibile nostalgia per la loro lontanissima terra.

## Il ritorno a Venezia

il 13 maggio 1432, Querini ed i suoi uomini furono pronti, tra la commozione generale, ad affrontare il viaggio di ritorno: i pescatori offrirono viveri e indumenti per il lungo viaggio e aggiunsero 60 stoccafissi per fare conoscere a Venezia quel nuovo tipo di cibo.



Una rappresentanza di cittadini di Sandrigo in visita di cortesia

Le tappe successive furono Bergen, Trondheim, Vastena e Lødøse (un porto vicino a Göteborg) dove il 14 settembre, si imbarcarono per la Scozia, avendo come meta Londra, sede di una florida comunità commerciale veneziana che organizzava periodicamente contatti con la Serenissima. Querini fu ospite per un paio di mesi dei compatrioti veneziani, poi, utilizzando uno dei loro collegamenti, raggiunse Venezia il 25 gennaio 1433, attraversando la Germania e transitando per Basilea.

Tornato in Patria, si dedicò successivamente alla vita politica diventando senatore una prima volta nel 1439 ed una seconda nel 1446; morì nel 1448 non ancora cinquantenne.

La comunità di Røst, è stata (ed è ancora) molto riconoscente a Pietro Querini e ai suoi uomini perché grazie a loro lo stoccafisso fu conosciuto rapidamente dapprima a Sandrigo (Vicenza), poi a Venezia, nel resto d'Italia e quindi in tutta Europa, dove impegnò cuochi famosi e dove oggi è protetto dai regolamenti comunitari. Grazie a questo "lancio" Røst da allora ha valorizzato questo prodotto, oggi esportato in tutto il mondo.

Nel 1932, in occasione del cinquecentesimo anniversario dell'evento, alla presenza dell'Ambasciatore d'Italia in Norvegia, sull'isola dove avvenne lo sbarco venne collocata una stele in pietra per ricordare Pietro Querini e i suoi compagni; più recentemente, dal 2001, San-



Il sindaco di Sandrigo con alcuni abitanti di Røst

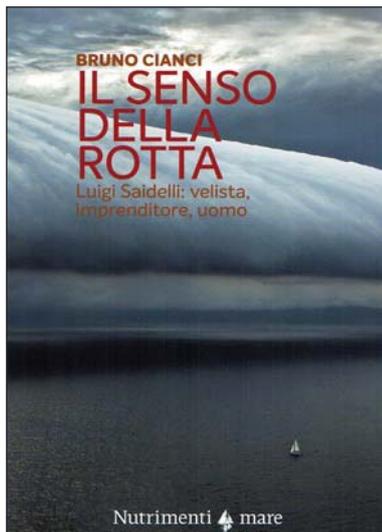
drigo, dove lo stoccafisso è alla base di famosi piatti tipici, è stato gemellato con Røst.

Oggi, nel comune vicentino, molte associazioni mantengono vivo il ricordo dell'evento nonché i contatti tra le due comunità, mentre una strada è stata dedicata al nome del villaggio delle lontane Isole Lofoten.

Più di recente, l'isola sulla quale misero piede per la prima volta i naufraghi della *Querina*, è stata ribattezzata ufficialmente Sandrigoøya, con l'intervento di una rappresentanza del comune vicentino capeggiata dal sindaco. ■



Un'opera lirica ispirata a Querini e alla sua gente rappresentata in un teatro di Røst nel 2012: del tutto perdonabile se lo stendardo di Venezia è sistemato a rovescio



Bruno Cianci

## IL SENSO DELLA ROTTA

**Luigi Saidelli: velista, imprenditore, uomo**

Editore Nutrimenti Mare

Roma - 2019

Pagine 332 – Euro 18,50

Anche se si tratta, dichiaratamente, della biografia di uno sportivo della vela (e non solo) e imprenditore marittimo che dà il nome al libro, questo allarga la sua panoramica, da una parte, a tutta una saga familiare con una serie di profili di grande umanità e simpatia e, dall'altra, a più ampio raggio, al mondo affascinante della vela, nazionale ed internazionale. Esso può, dunque, interessare chi sia appassionato a questo sport, ma anche chi voglia immergersi in una lettura rilassante e variegata di vicende umane spesso soffuse di dolcezza, ma talvolta anche di drammaticità. La saga familiare vede innanzi tutto risaltare la figura del

padre di Luigi: Alfredo Saidelli, discendente da una famiglia di origine austriaca, i Seidl, il cui cognome fu italianizzato in Saidelli per via di una ridicola legge del tempo. Famiglia comunque italiana, originaria della italianissima ma pur multietnica città di Trieste. Fissiamo l'attenzione su alcuni dei profili familiari più emergenti. Arturo di Manincor, classe 1877, capitano di lungo corso nativo di Parenzo il quale, sopravvissuto fortunatamente all'esplosione nel porto di Marsiglia della nave austriaca su cui era imbarcato, dopo l'annessione di Trieste all'Italia, dal 1923 sarà capo della sezione tecnica della Capitaneria di Porto giuliana, e membro del direttorio del glorioso Circolo Adriaco e consigliere della locale sezione della Lega Navale e del Circolo capitani marittimi. Egli è il suocero di Alfredo Saidelli il quale ne ha sposato la figlia Silvana; la coppia metterà al mondo – diciamo - l'eroe eponimo del libro. Altro figlio di Arturo, quindi fratello di Silvana, è Luigi di Manincor, ufficiale di complemento della Regia Marina e ottimo velista, imbarcato sull'8 metri SI Italia vincitore della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Kiel (Berlino) nel 1936. Compagno di corso all'Accademia di Livorno ne è Alfredo Saidelli, al quale è Luigi a presentare la futura sposa, sua sorella Silvana. Alfredo Saidelli è Ufficiale della Regia Marina in spe. Come tale partecipa alla Seconda Guerra Mondiale imbarcato dapprima sul CT *Granatiere*,

mentre il cognato Luigi di Manincor è sull'*Eugenio di Savoia*. Come tali partecipano entrambi all'infausta battaglia di Gaudio e Matapan. Verso il finire della guerra, dopo lo scatafascio dell'8 settembre 1943 e la lacerazione in due del Paese, Alfredo aderisce alla Repubblica Sociale, assumendo il comando dell'Arsenale di Venezia, motivo per cui all'arrivo degli Alleati è per qualche tempo incarcerato come collaborazionista. Ma le testimonianze univoche dei suoi dipendenti, civili e militari, valgono a scagionarlo d'ogni accusa e a fargli restituire la libertà. È comunque costretto a lasciare la Marina e, dopo un periodo di autentica povertà, a trovarsi altro lavoro, comunque sempre nel settore marittimo (agente raccomandatario).

Ma riprendiamo a interessarci di vela. Anche in questo caso si potrebbe parlare di una vera e propria saga: perché oltre alla narrazione della formazione sportiva di Luigi Saidelli – dapprima non solo velico, ma anche nuotatore, subacqueo, rugbista - il discorso si allarga ai tanti protagonisti della stagione d'oro della vela italiana, nel secondo dopoguerra.

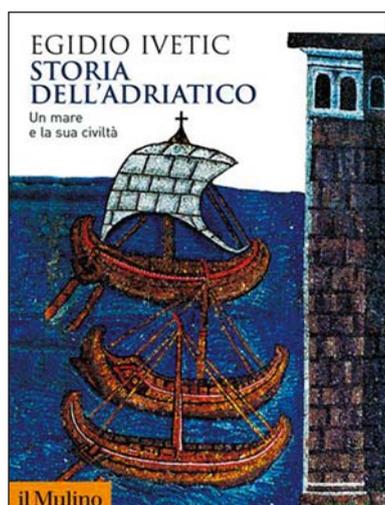
Impossibile sarebbe riepilogare tutte le imprese veliche di Luigi Saidelli, nelle regate più classiche del Mondo. In coppia con Luigi Croce, figlio del grande Beppe, per anni primaggia nella categoria "Star": coppe e medaglie si aggiungono le une alle altre. E la passione per la vela ancora



“discende per li rami”: dal suo matrimonio con la bellissima Mimma Magliola sono nati Erika e Nicolò, che vediamo anch’essi ritratti in una bella foto, ovviamente, a bordo.

Vi è inoltre un aspetto che lascia un po’ perplessi: nel testo scritto da Bruno Cianci, storico e giornalista, sono spesso intercalati ampi brani dello stesso Luigi Saidelli. Ci si domanda se non sarebbe stato il caso che il suo nome comparisse anch’esso in copertina in qualità di co-autore.

*Renato Ferraro*



Egidio Ivetic

## **STORIA DELL'ADRIATICO**

***Un mare e la sua civiltà***

Editrice Il Mulino - Bologna 2019  
Pagg. 434 - Euro 19,90

Con quest’Opera l’Autore ci offre un quadro della storia economica e sociale e degli avvenimenti che hanno segnato i popoli che si affacciano sulle sue rive dell’Adriatico. Nei primi sei capitoli offre una trattazione dell’argomento che parte dalle caratteristiche

fisiche e geologiche dell’ambiente (che considera persino le caratteristiche della composizione della massa acquee) ed esamina il susseguirsi degli avvenimenti con il rigore proprio dello storico.

Lo stile corre veloce, l’argomentazione è puntuale senza essere pedante. L’emergere qua e là di considerazioni forse indispensabili comunque pertinenti, si veda quella sul libro di Broch che riguarda la morte di Virgilio, alleggeriscono la lettura.

Ci troviamo di fronte ad un Matveievic più sistematico ma che non perde l’amore per la materia trattata e per la gente incontrata nei libri e nei porti. Ivetic è prima di tutto uomo di mare che solo successivamente si dedica alla ricerca storica.

Particolarmente interessanti alcune sottolineature di aspetti che una narrazione inaccurata, sedimentata nel comune sentire, ha sottovalutato, come il ruolo svolto dall’impero d’Oriente nella nascita e nel rafforzamento di Venezia nei confronti dei regni di derivazione barbarica che si formavano nella terraferma nell’Alto Medioevo.

Altrettanto suggestiva la sottolineatura della sostanziale unitarietà culturale e sociale delle due sponde durante il medio evo e di come il rapporto tra Venezia ed i centri costieri fosse, anche se inevitabilmente sbilanciato a favore della prima, di reciproca feconda influenza. Chi vive sulle sponde dell’Adriatico non può non trarre sugge-

stione dal leggere di quando i maestri d’ascia cretesi venivano a lavorare nell’arsenale di Venezia, di quando gli architetti dalmati costruivano alcuni dei più bei palazzi delle Marche, o di come nel duomo di Bari cattolici ed ortodossi celebrino messa.

Il testo, in quanto opera di storia, è il frutto di un monumentale lavoro di archivio ma qua e là emergono considerazioni che sembrano nascere dalla osservazione diretta e da un partigiano amore per la materia trattata come quando sottolinea la sostanziale unitarietà stilistica dei centri adriatici in cui prevalgono il bianco della pietra d’Istria e delle cave di Puglia.

La necessità di trattare puntualmente il susseguirsi degli eventi appesantisce inevitabilmente alcune parti come quelle in cui esamina le successioni dinastiche dei regni balcanici. Illuminanti e suggestivi passaggi in cui trae le conclusioni offrendo chiavi di lettura come quando evidenzia il ruolo svolto dai porti pugliesi nel commercio dell’olio in tutto il Mediterraneo o come quando ricorda il ruolo svolto da Chioggia nello sviluppo della pesca o quando, capitolo dopo capitolo, ricorda la resistenza di Ancona al dominio imperiale.

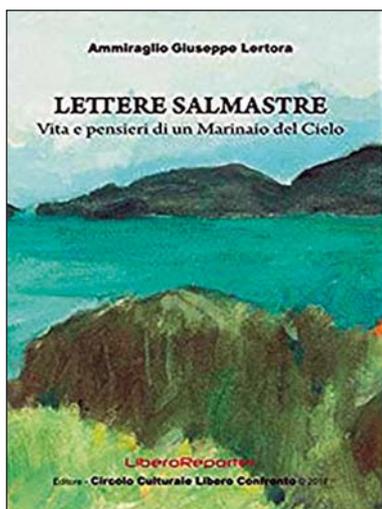
Prezioso il capitolo in cui ripercorre gli anni in cui i nazionalismi dividono l’unità dell’Adriatico e portano al conflitto mondiale.

Un grande affresco dove i personaggi si riconoscono in maniera convincente e si rac-



cordano bene a quanto si legge in altre analoghe opere, da Pierre Cabane a Sergio Anselmi a Predrag Matvejevic. L'ultimo capitolo, quello dedicato agli avvenimenti che vanno dalla Prima Guerra Mondiale ai giorni nostri, è il più inquietante. Le crisi che hanno portato al dissolvimento della Jugoslavia ed all'affievolirsi del ruolo dell'Italia sono trattate in maniera rigorosa. Altrettanto impietosa è la descrizione delle modifiche che il turismo ha portato alle coste. La lettura del settimo capitolo fa ricordare "ultime storie di Adriatico" di Sergio Anselmi che, con altri toni ed altri argomenti, nel 1997 aveva già evidenziato la crisi incombente. Tenete il testo vicino al portolano da consultare dopo aver ormeggiato prima di entrare in città.

Roberto Petrucci



Giuseppe Lertora

## LETTERE SALMASTRE

Ed. Circolo Culturale

Libero Confronto – Velletri, 2017

Pagg. 408 - € 16

“Colpito e affondato”. Questo è quello che viene da dire leggendo questo libro. Il bersaglio è la frivola gestione, da parte della cosa pubblica, della Marina Militare e, con essa, dell'Italia tutta. L'autore è l'ammiraglio Giuseppe Lertora, personaggio non facile arrivato fino ai più alti incarichi e comandi e l'arma è un volume che ricorda, tanto per restare in argomento (visto che lo stesso ammiraglio si definisce, nel sottotitolo, “un marinaio del cielo”) un AV-8 lanciato a tutta velocità, a bassissima quota e rombando in modo assordante, contro il proprio obiettivo. Non sgancia, però, una sterile bomba destinata a destare solo polemiche e a lasciare, alla fin fine, il tempo che trova. Direi che lancia una trave o, se preferite, un asse di chiglia destinato – sarebbe bello – a collegare o traghettare, finalmente, un'opinione pubblica che non chiede altro che di essere messa al corrente, alla volta di una Forza Armata che troppo spesso preferisce tacere, sia che si tratti di una malintesa, elegantissima signorilità, sia in omaggio a una tradizione certo nobile, ma poco opportuna quando le cose (come oggi) si fanno davvero serie.

In mezzo a questi due poli si colloca una massa, diciamo così, politica d'ogni colore e di natura amorfa, oltre che muta d'accento e (soprattutto) di pensiero. Una categoria indefinibile, tra legislatori e intellettuali, pronta a qualsiasi compromesso o rinvio alle

calende greche di tutti i problemi del mondo, ma sempre lesta a invocare l'azione della Marina quando sorge una difficoltà, internazionale o interna che sia, per poi dimenticarsene bellamente fino all'avvento, sempre inaspettato, della successiva, inevitabile crisi.

Questa politica che non è politica (ovvero programmazione e previsione, più o meno azzeccata, del futuro), ma solo occupazione di posti e prebende, è descritta in termini spietati dall'Autore, il quale ha raccolto in questo libro molte decine di propri sempre lucidi articoli apparsi, nel corso degli anni, sulla *Rivista Marittima* e su altre pubblicazioni, come *LiberoReporter* e *Analisi Difesa*, che hanno avuto l'incoscienza di lasciargli spazio. Incoscienza perché la correttezza della forma e la solidità degli argomenti trattati, mai descritti per sentito dire, ma vissuti e gestiti in prima persona a bordo di navi e velivoli, sono incontestabili e, come tali, non possono certo essere scacciati con un'alzata di spalle, come se si trattasse di un brutto sogno.

I nomi e i cognomi, italiani e stranieri, si sprecano, al pari di analisi ruvide e di argomenti proibiti, dalla vicenda kafkiana dei due uomini del San Marco divisi tra India e Italia alle questioni cosiddette migratorie, né mancano inquietanti *Cui prodest scelus, is fecit*.

La prosa, gustosa, non è sempre agile, ma se, in un'ulteriore opera di revisione, l'ammiraglio Lertora riuscisse a es-



trarre da questo volume un condensato del condensato di 100 pagine metterebbe senz'altro a disposizione di chi intende affrontare la propria vita sul mare o di chi, più semplicemente, vuole che le tasse puntualmente pagate alla fonte servano davvero al bene degli italiani tutti e, più in generale, della comunità internazionale (la quale vive, in fin dei conti, sul mare e attraverso il mare, non fosse altro che per quel benedetto 80% del famigerato Prodotto Interno Lordo nostrano e globale generato dagli scambi di beni e servizi per via d'acqua), uno strumento prezioso: un manuale di etica (ovvero il fai da te della vita, delinquenti esclusi, naturalmente) crudo, duro e puro.

Enrico Cernuschi



Roberto De Censi

## IL PIROSCAFO SAN SPIRIDIONE

Ed Nane - Roma 2019  
pagg.273 - Euro 18,00

Negli scenari della narrativa saggistica generalmente compare un numero limitato di prota-

gonisti. In questo caso sono tre: un marinaio classe 1893 presente dalla Libia alla Grande Guerra, il *San Spiridione* un piroscampo militarizzato esploso nel 1919 a Venezia nel Canale di San Basilio alla Giudecca e, *last but not least*, proprio l'A., impegnato nella ricostruzione dell'evento.

Ciò detto, va precisato che il marinaio, nonno dell'A., si trovava sulla nave al momento dell'esplosione, anche se il suo nome, stranamente, non figura nel ruolo dell'equipaggio, e morì insieme ad altre 200 persone. L'episodio, benchè avvenuto di giorno, in città e alla presenza di moltissimi testimoni, è poco noto e scarsamente documentato, ragion per cui l'A. è stato indotto a cercare di saperne di più e a farlo conoscere agli appassionati di misteriosofia militare.

La figura del nonno, un ufficiale degli Arditi, emerge dalla lettura del suo diario di guerra, citato nel sottotitolo, intriso di drammatici episodi di trincea, di nostalgia della propria donna e condito da inevitabili spruzzate di retorica.

Per quanto riguarda il secondo protagonista, il *San Spiridione*, le notizie sono state recuperate dalle indagini dell'A. su quel periodo e collegabili marginalmente con il naufragio del *San Spiridione*. Tra questi le esplosioni avvenute sul *Benedetto Brin* e sul *Leonardo da Vinci*, gli intrighi spionistici in Svizzera (*Dossier Zurigo*), un rapporto britannico sulle esplosioni a bordo delle navi da guerra, il caso della petroliera *West Oil*. e, ancora, la defezione

dell'equipaggio del sommergibile *F 16*.

Il fatto che Renato De Censi nel 1918 avesse conseguito la qualifica di Ardito, offre poi l'occasione all'A. di percorrere la nascita e l'evoluzione dell'arditismo in Italia, le vicende della Brigata San Marco, con dovizia di particolari, senza dimenticare qualcuno dei suoi eroi, come Vittorio Tur e lo stesso Renato De Censi.

Largo spazio anche agli atti della Commissione d'inchiesta per il naufragio del *San Spiridione*, ritrovati nel 2010 nell'Ufficio Storico della Marina Militare, il cui contenuto pone le basi per la formulazione di una domanda: quale fu la vera causa del sinistro? Incidente o sabotaggio?

L'A. tenta di dare una risposta, ma le sue considerazioni per lo più di carattere indiziario, lasciano l'interrogativo, esattamente dopo un secolo, del tutto irrisolto.

Le documentazioni, la storia dei loro ritrovamenti e la ricostruzione dell'evento si susseguono disordinatamente nei 61 (sessantuno) capitoli in cui è diviso il testo, senza essere legati ad un filo logico o cronologico, ma ordinati soltanto secondo un molto opinabile criterio personale dell'A.. L'eccessiva frammentazione, poi, è tale da costringere il lettore ad una continua e faticosa ricerca di un *San Spiridione* che perde la sua centralità cedendo il passo ad altri argomenti trattati molto dettagliatamente. Un percorso narrativo che non sembra però dei più felici, dal momento che in un saggio la



facilità di consultazione e la scorrevolezza della narrazione sono i maggiori pregi.

Al termine del volume, dopo i ringraziamenti di rito, seguono sette appendici: quattro documenti diplomatici, un intervento di Giorgio Giorgerini, una introduzione a *"Nè Onore né Gloria"* di Jean Larteguy e una relazione della Commissione d'inchiesta sul "sinistro del *Leonardo da Vinci*". Qualche refuso e svista non mancano. Ad esempio, nelle prime quattro appendici, non si può fare a meno di notare che ciascuna intestazione, riporta lo stesso errore di stampa, ossia ministro che diventa ministeo. (Inoltre l'A. asserisce che quello del *San Spiridione*, con i suoi 200 caduti, fu "il più grave disastro avvenuto in un porto italiano in tutti i tempi", dimenticando gli affondamenti delle corazzate *Benedetto Brin*, 454 morti nel 1915 nel porto di Brindisi, e *Leonardo da Vinci*, 249 morti nel 1916 nel porto di Taranto, dei quali, pure, parla nel testo. N. d. R.)

Claudio Ressimann



Giovanni Solli

## AQUILE DELLA REGIA MARINA

(1915 - 1918)

Ufficio Storico della Marina Militare - Roma 2019

Pagg.327 - Prezzo Euro 21

Prezzo soci LNI - Euro 15

Non è la prima volta che l'editoria, specie se di settore, si occupa delle vicende delle prime "aquile" (i piloti) della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra, ma in genere le opere, spesso di nicchia, che hanno trattato questo argomento, sono state decisamente di carattere tecnico.

Questa volta invece, l'Autore affronta l'argomento da un altro punto di vista: quello umano, soffermandosi sulle personalità, le vicende vissute, l'apporto dato personalmente alle vicende belliche da un manipolo dei più noti fra i "temerari sulle macchine volanti" che rappresentarono i primi piloti che prestarono servizio nei ranghi della Regia Marina.

Personaggi che, volando su mezzi all'avanguardia per il momento, ma in realtà più che approssimativi, persero quasi tutti la vita nel conflitto, ma che lasciarono anche una indelebile traccia del loro passaggio. Per citare solo alcuni dei quindici presi in esame, possiamo nominare Giuseppe Miraglia, Giuseppe Garassini Garbarino, Luigi Bologna, Silvio Montanarella, Giovanni Roberto di Castelvetro.

Anche in questo caso, comunque, non si tratta di

un'opera, per così dire, letteraria, ma piuttosto tecnica e stringata, volta però a considerare il lato umano di questi personaggi cui, nella trattazione, se ne accostano altri come, ad esempio, Gabriele d'Annunzio, Thaon di Revel e Nazario Sauro.

Furono piloti di caccia, ricognitori, bombardieri, idrovolanti ma anche tecnici e colaudatori che migliorarono sempre di più le loro "ali". Magnifiche figure che, non inganni il titolo, avevano iniziato quasi tutte la loro guerra, alcuni anche nel cielo, ben prima della Grande Guerra, ad esempio durante la guerra italo-turca. Un'Opera apprezzabile, comunque, con un testo scritto in maniera abbastanza piana, e un buon corredo fotografico e iconografico scelto con cura e precisione.

Purtroppo, ne siamo certi, nonostante l'ottimo risultato ottenuto dal "team" che ne ha poi dovuto ultimare la realizzazione, l'Autore avrebbe forse voluto raggiungere un risultato più umano e prospettivo delle personalità che ha trattato, ma non ha potuto perché questa Opera è uscita postuma, essendo Giovanni Solli venuto a mancare improvvisamente mentre era in allestimento, e non possiamo far altro che rivolgere a Lui, e alla Signora Elena, sua consorte cui aveva dedicato il libro, un deferente pensiero. Comunque ci sentiamo di raccomandare L'Opera al lettore, che ne potrà godere a



completamento di altre che curano maggiormente i dati tattici e strategici e quelli tecnici dei mezzi.

*Franco Maria Puddu*



Enrico Cernuschi  
Andrea Tirondola

## COMANDO CENTRALE

Ufficio Storico della Marina Militare Roma – 2018  
Pagg. 291 – Euro 24  
Prezzo soci LNI – Euro 18

Non esisteva, a tutt'oggi, un trattato che esaminasse la genesi, le ragioni e il funzionamento degli Alti Comandi della Marina nei vari periodi storici in cui tali comandi esistettero. Con questo volume, gli AA. colmano la lacuna. Fino ad ora ci siamo spesso trovati di fronte a tutta una letteratura in cui, a volte ripetendosi e riportando citazioni non verificate di altri autori, quelli che trionfavano, accanto ad alcuni motivati anche se difforni pareri, erano soprattutto un certo numero di luoghi comuni. In essi, il più delle volte, aveva buon gioco uno sport nazionale

molto diffuso: quello dell'autoflagellazione, del ritenere che determinate istituzioni, in quanto nazionali, erano fallate, incapaci di dare risposte ai problemi per risolvere i quali erano nate, in definitiva di limitata efficacia quando non addirittura negative al fine di una corretta conduzione delle operazioni navali. Bene, gli AA. esaminano la questione da un punto di vista scientifico più che emotivo, citando numeri e fatti e il quadro che se ne ricava è invece completamente diverso. Ogni organismo della complessità di un "Supermarina" non può essere esente da errori e sbagli nell'impostazione come nella gestione ma, soprattutto se paragonato ad analoghi enti stranieri, il quadro che si ricava è tutt'altro che sfavorevole; anzi, il confronto ci fa uscire a testa alta e ci fa capire che buona parte delle critiche derivano da personaggi che sono alla ricerca di giustificazioni a carenze comportamentali o decisionali durante i conflitti più che da una disamina accurata dello svolgersi degli eventi in tutta la loro variabilità. Ciò è vero per l'Ispettorato Difesa del Traffico Nazionale, durante la Prima Guerra Mondiale, ma è ancora più vero per Supermarina, durante lo svolgimento della Seconda. La lettura del testo permette di rivedere il dipanarsi di anni di guerra sul mare con una chiave di lettura diversa che sicuramente consente di approfondire gli accadimenti e prenderne una coscienza più

completa. Di ciò non possiamo che essere riconoscenti agli autori che dimostrano, un'ennesima volta, la loro capacità di studiosi precisi ed accurati. Per gli appassionati ed i curiosi di questi periodi storici, un libro da non perdere.

*Paolo Bembo*

## SEGNALAZIONI



Miriam Lettori

## TRIS PATENTE NAUTICA

*Entro 12 miglia dalla costa  
a vela e a motore*

Edizioni Il Frangente – Verona, 2019  
Pagg. 435 – Euro 38,50

Il Frangente si ripresenta con uno dei suoi pregevoli ed esaurienti manuali, questa volta dedicato al materiale didattico indispensabile a quanti intendano conseguire la Patente Nautica, in un compendio triplo che in realtà è una sintesi di tre distinti testi.



# Ambienti per le immersioni

## (26<sup>a</sup> parte)

di Alberico Barbato

**A** Sawada, un piccolo porticciolo lungo la costa di Nishina, in Giappone, esistono le ultime Ama, le famose e antichissime pescatrici nipponiche.

Le origini dell'attività di queste formidabili donne risalgono al 500 a.C.

Dopo un naufragio, una comunità nomade di cui non conosciamo il nome, rimase bloccata sulle coste rocciose della penisola giapponese di Noto. Questo lembo di terra era inospitale e privo delle ri-

sorse terrestri necessarie alla sopravvivenza dei poveri naufraghi, per cui i nomadi si rivolsero al mare come fonte di approvvigionamento. Non sappiamo perché, ma le donne furono le sole incaricate di procacciare il cibo sott'acqua e, fu così che quelle abili nuotatrici subacquee iniziarono la stirpe nobile ed eccezionale delle Ama, la quale poi si diffuse nel resto del Giappone e fino alla Corea. Queste pescatrici, il cui nome Ama significa "Donne del mare",

erano molto abili e capaci nelle loro immersioni anche molto profonde e prolungate, tanto da creare già dai tempi antichi un alone di spiritualità intorno alle loro figure. Scriveva molto tempo fa una di loro: "Sento l'acqua entrare nel mio corpo, sento il sole entrare nell'acqua".

Queste donne non usavano il mare, ne facevano parte.

Le pescatrici, seminude o completamente vestite di abiti di cotone bianco, divennero migliaia, raggiungendo il massimo numero nel 1800. A quei tempi, erano molti i grandi navigatori che si dedicavano al commercio marittimo e, loro stessi, divennero testimoni di storie e realtà avvincenti da ogni parte del mondo. Diversi comandanti di navi che solcavano le rotte dei mari orientali e in particolare del Giappone, affermarono di avere assistito ad immersioni effettuate dalle Ama, in cui esse erano in grado di trattenere il respiro sott'acqua anche un quarto d'ora.



Kitagawa Utamaro (1753-1806) "Pescatrici di Abalone" stampa policroma su carta



Una pescatrice appena riemersa con la conchiglia catturata

Lo scrittore James Nestor, ricercatore e studioso delle immersioni in apnea, dopo difficili e complicate ricerche, si trovò un giorno di fronte a un gruppetto di anziane Ama. Queste poche e ultime donne ritrovate nel porto di Sawada, si immergono ormai nell'acqua grigia e maleodorante antistante il minuscolo porticciolo omonimo e sono l'unico legame vivente con una delle più antiche tradizioni di immersione in apnea mai esistite.

Le pescatrici, al momento del primo incontro con il ricercatore americano, avevano ormai terminato le loro immersioni giornaliere e stavano per riporre il pescato in vecchi contenitori per il trasporto a destinazione. All'improvviso, successe un fatto davvero bizzarro: senza esitazioni o inibizioni, le nuotatrici subacquee si denudarono completamente, togliendosi quei panni e pezzi di muta stracciati che le avevano in parte vestite in mare. Tutto ciò stava accadendo come se intorno a le donne non ci fosse nessuno, ma quell'imbarazzante situa-

zione che stava vivendo l'intruso spettatore, credè in lui forti dubbi. L'uomo in realtà non sapeva se aveva infranto, con la sua presenza, delle regole o dei codici di comportamento giapponesi, o aveva violato delicate usanze riguardanti i rapporti uomo-donna. Quella civiltà orientale era molto, ma molto, lontana, dalle nostre abitudini occidentali.

Di fatto fu che le donne, silenziose, continuarono a fare ciò che era loro abitudine, come se l'estraneo non esistesse e, rimasero in quei momenti, apparentemente tranquille e per niente infastidite. Lo scrittore capì che era arrivato il momento di andarsene e che forse il giorno dopo, quando le Ama sarebbero state più riposaste, l'incontro avrebbe avuto più successo, e magari lui sarebbe riuscito a strappare anche un'intervista alle pescatrici.

La mattina dopo, all'alba, quando il grigio del mare era fuso con lo stesso colore nel cielo, le quattro donne erano già lì, sedute in cerchio, a mangiare la loro colazione di alghe essiccate e a bere del the. I loro indumenti erano gli stessi del giorno prima, unti, bisunti e con qualche strappo e, coprivano la pelle secca, rugosa e bruciata dalle



Le Ama si preparano per le immersioni



Per le Ama l'età non è un fattore limitante

infinite ore di esposizione al sole e al sale, ma nonostante tutto, i loro visi non erano tristi. Come sempre, si stavano preparando per le immersioni della giornata e ridevano forte tra loro, tra schizzi di cibo e saliva che le loro bocche spruzzavano nell'aria. Forse questo gruppo, uno degli ultimi esistenti di donne pescatrici, era diverso da quanto suggerito dal nostro immaginario collettivo relativamente alle Ama. Noi le ricordiamo belle ed eleganti fanciulle seminude, quasi eteree che volteggiano angeliche negli abissi, un mito di bellezza e magia che ha sempre circondato questa stirpe.

Le quattro anziane tuffatrici, racconta il giovane scrittore, invece erano scurrili, rozze, sfacciate, forse risentite e ribelli, nei confronti di un mondo che si è mosso contro la loro cultura. Oggi, forse, queste rare e ultime Ama, sono ar-

rabbiate, per questi innaturali tempi moderni, e con chi non sa mantenere e rispettare il mare, con le flotte di pescherecci che oggi distruggono i fondali senza ritegno.

Lo scrittore americano, riuscì a dialogare con una di loro, la più anziana che aveva più di ottant'anni e si immergeva da oltre mezzo secolo e, lei dichiarò: "Quando un uomo si accosta al mare, lo sfrutta e lo spoglia, invece quando una donna immerge le mani nel mare, l'equilibrio si ristabilisce". L'anziana continuò, spiegando che il mare è sempre in grado di provvedere agli uomini, se essi si accostano ad esso per trarne nutrimento con parsimonia. Un individuo, diceva la donna, dovrebbe prendere ciò che riesce a portare con il suo corpo, niente di più, altrimenti, sosteneva sempre l'Ama, alla fine non resterà niente.

Il protagonista di questo incontro con le pescatrici, chiese anche il permesso di immergersi insieme a loro, quella mattina. Gli venne concesso, ma quel confronto rese l'uomo

ancora più ridicolo, estraneo, imbarazzato, con la sua attrezzatura sub nuova, costosa e inutile, rispetto a quelle mute umili e stracciate delle energiche tuffatrici.

Si concluse così la ricerca in Giappone di James Nestor, autore del libro dal quale ho tratto queste informazioni (*Il respiro degli abissi*, 2015 ed. EDT). Lo scrittore, al termine dell'esperienza fatta con le Ama, chiese alla più anziana se avesse qualche segreto d'immersione che volesse condividere con lui. La risposta della Giapponese, come quella già pronunciata da altri uomini di grande esperienza di mare e d'immersioni fu: basta immergersi, basta entrare in acqua.

L'autore, allora, giustamente, trasse le sue conclusioni nel libro, in riflessioni da me condivise, e scrisse: *"non ci sono scorciatoie, né regolamenti, né segnali segreti, nessun equipaggiamento particolare, dieta o pasticche. Il segreto per scendere in profondità è dentro ciascuno di noi, perché nell'acqua ci siamo nati"*. ■



Alcune Ama non utilizzano le mute in neoprene ma solamente abiti di cotone bianco

# In caso di furto della barca

di Aniello Raiola

**Q**ualora si fosse proprietari di un'unità da diporto immatricolata nei registri navali (oppure, come avviene da poco tempo, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto) e si avesse la sventura di subirne il furto, occorre sapere quali adempimenti amministrativi bisogna porre in essere per non risultare più possessori dell'unità.

In questi casi è necessario per il proprietario annotare sui registri navali del diporto (e nell'Archivio telematico centrale) la cosiddetta perdita di possesso, producendo copia della denuncia di furto dell'unità (già presentata agli uffici di Polizia o dei Carabinieri) e restituendo, se presente, la relativa licenza di navigazione.

L'istituto della perdita di possesso, già noto da tempo nel settore automobilistico, è stato introdotto per le unità da diporto soltanto nel 2005 con il Codice della nautica da diporto.

Fino a quella data, il proprietario di un'imbarcazione da diporto oggetto di furto non aveva modo di annotare nel registro di iscrizione e quindi di informare chiunque ne

avesse interesse, che l'unità non era più in suo possesso. Per avere un'idea delle problematiche legate a questa carenza, basti pensare alle responsabilità derivanti da uso improprio dell'unità fatto da altri oppure alle indagini tributarie condotte dalla Guardia di Finanza sul possesso di beni di lusso. Con la perdita di possesso si è posto fine alla lacuna, prevedendone l'annotazione sui registri navali.

E' bene precisare che l'unità non viene, però, cancellata dal registro di iscrizione o dall'Archivio telematico centrale, bensì rimane iscritta con l'annotazione che il suo legittimo proprietario non ne è più in possesso.

Inizialmente, l'articolo 15 del Codice della nautica da diporto, che prevede detta annotazione, non era applicabile ad ipotesi analoghe al furto, quali ad esempio l'appropriazione indebita e la rapina.

E' chiaro che, nonostante la norma si riferisse solo al caso di furto, l'annotazione della perdita di possesso persegue finalità legate alla conoscenza pubblica delle vicende legate al bene-barca e tra queste vicende rientrano a pieno titolo

tutte le ipotesi di spossamento del bene (come l'appropriazione indebita e la rapina), ovviamente adeguatamente comprovate dai documenti del caso (denuncia, querela etc.).

Finalmente, infatti, con la riforma del codice della nautica (ad opera del decreto legislativo n. 229/2017) si è introdotta una modifica nell'articolo 15, precisando che l'annotazione in esame può essere richiesta a seguito di qualsiasi reato contro il patrimonio ed anche in caso di provvedimenti dell'autorità giudiziaria o della pubblica amministrazione che comportino per il proprietario l'indisponibilità dell'imbarcazione o a seguito di sentenza che accerti la perdita del possesso.

Va, infine, detto che in caso di riacquisto del possesso dell'unità (perché ad esempio ritrovata o restituita al legittimo proprietario), il proprietario stesso dovrà richiedere l'annotazione del "rientro in possesso", producendo la documentazione che attesta la restituzione della stessa. Dopo una visita di ricognizione dell'unità, sarà rilasciata una nuova licenza di navigazione. ■

# Il drifting, piacevole e redditizio (1ª parte)

di Riccardo Zago

**P**ortare il pesce sotto la barca attirandolo con una sapiente e abbondante pasturazione; il principio è semplice e funziona! Tonno rosso e tonnetti di branco, palamite, grosse lampughe, aguglie imperiali da capogiro... e in Oceano persino il marlin, ma anche altri piccoli e grandi predatori dei nostri mari non resistono a questo forte richiamo. Certo, in base alle aspettative cambiano l'approccio e le attrezzature: dalle potenti canne ad alto libbraggio, completate da grossi mulinelli dalla meccanica impeccabile, per tonni & C., ad attrezzi più leggeri che rendono più "gustoso" il combattimento persino con sgombri, belle occhiate e vivaci lecce stella. In quest'ultimo caso, si parla di "light" drifting, ovvero di pesca leggera, sulla scia della pastura. Ma andiamo per ordine; spiegare per filo e per segno questo tipo di pesca richiede più di due pagine, ragione per cui lo suddividiamo in puntate, spiegando prima il concetto di questa pesca per occuparci poi delle attrezzature e degli avversari, i pesci.



### Motore fermo e scia di sardine

Una lunga striscia di pastura richiama i pesci che seguono il cibo inatteso fino ad arrivare vicino alla barca ferma, dove tre o quattro canne offrono esche naturali confuse nella nube odorosa, sapida e ricca: questo è il drifting. E per "pastura" che c'è di meglio della sarda tritata o intera, dato che in mare "pesce grande mangia pesce piccolo"? I tonni giganti sono i protagonisti di questa tecnica che annovera spesso anche prede come squali, aguglie imperiali, pesci spada e altri. Nella traina, l'imbarcazione è in continuo movimento e si va alla ricerca del predatore; al contrario, nel drifting i motori sono spenti e si attirano le prede verso la barca. In teo-

ria, con entrambi i metodi di pesca si può catturare un grande pesce d'altura, ma accade di rado che un tonno rosso o un pesce spada attacchino gli artificiali che filano nella scia della barca. I "giganti del mare" richiedono un'esca naturale e una scia di pastura che si perde fin verso i fondali. Lottare con un grosso tonno che si butta sul fondo, sfruttando la forza muscolare e la massa d'acqua a disposizione, è una sfida che richiede imbarcazioni adatte e attrezzature specifiche. Il drifting, pesante o leggero che sia, è molto praticato non solo in Italia ma anche lungo le coste francesi e in tutto il Mediterraneo, dove rappresenta di gran lunga il sistema di pesca più valido per catturare i grandi pesci pelagici.

## Occhio al brumeggio, mai pescare a caso

In termini tecnici strettamente riferiti al *drifting*, la "strisciata" è la pasturazione veloce fatta con i motori della barca ancora accesi, trascinando in acqua per circa un miglio i sacchi di sarde tritate: la scia odorosa, forse, viene scambiata dai pesci per quella lasciata da un peschereccio che sta pulendo le reti, gettando in mare gli scarti. Quando si pesca senza ancorarsi, è importante l'orientamento della strisciata che deve essere in direzione della risultante tra il vento e la corrente. La lunghezza della strisciata può arrivare fino a 1

miglio e deve apparire il più possibile compatta e omogenea. Dopo questa prima operazione, si passa alla pasturazione vera e propria, da fare prima e durante la pesca. Da poppa si lancia in mare una sardina dietro l'altra, nella stessa direzione della corrente e sulle lenze in attesa. In Adriatico, si preferisce pasturare a sarde intere perché si pensa che i tonni giganti siano in grado di mangiarne una quantità impressionante. In Tirreno, invece, la tendenza è pasturare con sarde a pezzi o con sacchi pieni di pasta, calati in acqua a pochi metri di profondità: la taglia dei tonni è inferiore e con le

sardine intere c'è il rischio di saziarli. Poi inizia l'attesa: cullati dalle onde, i pescatori controllano ogni movimento del cimino e, quando finalmente arrivano i "bestioni", ha inizio il divertimento.

## Due scuole di pensiero: ancorati o a scarroccio

Nella pratica del *drifting* le scuole di pensiero sono due: l'adriatica, a barca ancorata, e la tirrenica a scarroccio. Valide entrambe, nascono da esigenze di natura logistica. In Adriatico i fondali sono molto più bassi, le operazioni di ancoraggio sono agevolate e si sfrutta meglio la strisciata



La soddisfazione di una bella preda come questo tonno ala lunga

che forma la pastura nell'acqua. Nel Tirreno è il contrario: le forti correnti spostano la barca e rendono più difficile la pasturazione e l'orientamento delle lenze. I risultati non cambiano di molto. Ma c'è un punto d'incontro fra i due sistemi: le condizioni del mare. Con piatta assoluta e assenza di vento, sia in Adriatico sia in Tirreno, serve poco ancorarsi ma è meglio farlo se il vento e l'onda fanno scarrocciare la barca in modo eccessivo, per evitare di accavallare le lenze.

Se il fondale troppo profondo rende laboriosa l'operazione, si può optare per le ancore galleggianti (simili a un ombrellone che si oppone alla direzione della corrente): la barca non si ferma del tutto ma rallenta lo scarroccio e resta con la prua orientata al vento. Chi pesca con la barca ancorata sa che si possono rendere necessari diversi spostamenti nel corso di una battuta. Se si dispone di un verricello a bordo, l'operazione ripetitiva di salpaggio dell'ancora non crea pro-

blemi. Farlo a mano è faticoso ma c'è la soluzione: basta applicare un largo moschettone a un gavitello e sfruttare il motore della barca, scaricando su questi elementi il lavoro più gravoso. Quando si deve salpare, si lascia il gavitello in acqua e ci si allontana a motore trainando con la barca la cima dell'ancora che passa nel moschettone. L'ancora sale docilmente e la cima si dispone sul pelo dell'acqua, galleggiando: non resta che recuperare la cima. ■

## SARDINA ESCA PRINCIPE: *possiamo innescarla in tre modi*

L'innesco della sarda si può fare in tre modi differenti e su due ami: a tocchi (**foto 1**), a metà (**foto 2**) oppure intera (**foto 3**). Il primo sistema è il più usato, con due pezzetti di pesce su ognuno degli ami. La sardina a metà, cioè pri-

vata di testa e coda, è riservata a prede grosse oppure a pesci un po' svogliati, da allettare con bocconi consistenti, oppure quando in zona ci sono pescetti disturbatori che si lanciano sulle esche e le sbocconcellano, rendendole inefficaci

per le prede principali. In quest'ultimo caso è indicato anche l'innesco della sardina intera. La sardina a metà e quella intera vanno innescate con tutti e due gli ami, facendo un cappio in cima per assicurare bene il boccone.



## Ancona

### Una imbarcazione donata alla Sezione

Il 27 novembre la GMG di Carlo Vitali, nostro socio sostenitore, ha fatto dono alla Sezione, di un natante a vela (modello "Bonvento", cabinato di 5,5 m, progettato da Rodolfo Foschi) completamente ristrutturato all'interno del loro cantiere, che servirà per avvicinare al mare persone con disabilità e studenti delle scuole medie e medie superiori.

Mentre ringraziamo, pubblicamente, con queste righe, per la sensibilità dimostrata il socio Vitali, facciamo altresì presente che lo stesso, in qualità di maestro d'ascia (uno degli ultimi rimasti) e suo figlio Giovanni, istruttore subacqueo, si sono alternati presso la Sezione, ognuno per le sue competenze, in convegni, conferenze e aggiornamenti sulle tecniche di immersione.



Ancona - Il battesimo della barca donata alla Sezione

## Crotone

### Progetto "A guardia del mare" - Premiazioni

Dal 23 al 25 settembre, presso la Sezione, giornate premio per gli studenti delle scuole vincitrici del progetto "A guardia del mare".

Il progetto della Regione Calabria POR 2014-2020 ha premiato gli alunni che si sono distinti nelle attività svolte con lezioni premio formative di avvio agli sport nautici (lezioni teoriche e pratiche tenute da istruttori federali).

Sono stati premiati: l'Istituto Comprensivo di Cotronei, l'I.C. "Alcmeone" di Crotone e l'I.C. "Filotete" di Cirò Marina. La premiazione degli studenti rappresenta l'ultimo atto del progetto. "A Guardia del mare", come si ricorderà, iniziato a luglio 2018, ha avuto 3 linee di intervento: attività delle guardie ambientali che hanno pattugliato gli oltre 40 Km di linee di costa dell'AMP CapoRizzuto ed info point itineranti che si sono mossi nella città di Crotone, Le Castella e Capo Rizzuto, per tutta la stagione estiva 2018, con orari anche serali; attività di infor-

mazione e sensibilizzazione dei cittadini, sulle problematiche connesse ad un uso non sostenibile dell'ambiente marino e costiero dell'Area Marina Protetta "Capo Rizzuto", raccolta differenziata dei rifiuti, gestione delle risorse naturali, inquinamento, alterazione dell'ecosistema; tre convegni e pulizia delle spiagge di Crotone e Isola Capo Rizzuto - 3 aprile 2018 Convegno per recupero caretta caretta - 11 aprile Convegno "La Giornata del Mare", con la Capitaneria di Porto - 7 e 8 maggio: pulizia spiagge - 24 maggio evento "LIBERI DALLA PLASTICA #plasticfreegc". Ultima, ma non meno importante, attività di educazione ambientale per sette scuole di Crotone e provincia.

### "A guardia del mare"

Studenti di sette istituti crotonesi a lezione di rispetto e conoscenza dell'ambiente grazie al progetto "A guardia del mare". Un programma



Ancona - il presidente Ippoliti (a destra) consegna i crest della Sezione a Carlo e Giovanni Vitali



Crotone - Un gruppo di partecipanti al progetto "A guardia del mare"



Crotone - Il presidente della Sezione, Giovanni Pugliese, si rivolge al pubblico

complesso, che ha messo in campo varie attività nel corso di un anno; attuato dalla Sezione in partenariato con il WWF della provincia di Crotona, finanziato dalla Regione Calabria- POR Calabria 2014-2020 FERS-FSE- Asse 6- Azione 6.5.A1- Intervento 5.2.B. La giornata conclusiva del progetto, ha avuto come protagonisti gli studenti dei sette istituti coinvolti: IC Alcmeone, IC Rosmini, IC Cotronei, IC Casopero, IC Filottete e Liceo Filolao e Barlacchi.

L'evento conclusivo di questo percorso si è tenuto il giorno 25 con la presentazione dei lavori prodotti dalle scuole aderenti al progetto e la premiazione. A vincere sono stati gli Ic Cotronei, Filottete e Alcmeone. Gli studenti hanno vinto una giornata alla Lega navale all'insegna degli sport acquatici: vela, pesca e canoa.

Per l'occasione, sono intervenuti il presidente della LNI Crotona, Gio-

vanni Pugliese, che ha ringraziato la Regione, il WWF e tutte le scuole partecipanti, il biologo marino della Regione Calabria, Raffaele Greco, il responsabile dell'Amp Capo Rizzuto, Simone Scalise, Giuseppe Intrieri del WWF della provincia di Crotona, Stefania Tammaro, referente del progetto per le scuole.

### Trofeo Coni Kinder

Alla Sezione di Crotona il grande spettacolo degli sport acquatici del Trofeo Coni Kinder. La sezione della LNI è in questi giorni la base operativa sul mare della manifestazione del Coni che ha portato in città 5.000 atleti. Da settimane lo staff della Lega Navale è al lavoro e a pieno ritmo per una macchina organizzativa perfetta e rodata. Dal molo Sanità fino allo specchio di mare antistante la sede della Lega Navale, stamani, un colpo d'occhio davvero spettacolare: in acqua Optimist, Windsurf

techno, Rs Feva, l'ultima nata del settore vela giovanile, canoe e kajak. Centinaia di atleti, di età compresa tra i 10 e 14 anni, giunti da ogni regione, pronti a sfidarsi nelle acque dello Ionio, sotto lo sguardo vigile degli uomini e delle donne della LNI Crotona. "Crotona è in questi giorni la capitale degli sport giovanili in Italia - ha sottolineato Giovanni Pugliese, presidente LNI Crotona - siamo orgogliosi di aver avuto la possibilità di organizzare gli sport acquatici nell'ambito del Trofeo Coni Kinder, di ospitare e confrontarci con ragazzi e allenatori provenienti da tutta Italia, in un clima di sportività e amicizia, che è quello che contraddistingue da sempre la Lega Navale".

Per l'organizzazione della manifestazione sportiva più importante mai organizzata su territorio calabrese Coni e Fiv hanno potuto contare sull'esperienza ultradecennale di Lega Navale Crotona.

"LNI Crotona - ha spiegato Valentina Colella, presidente VI zona Fiv - è il secondo circolo più antico della VI zona, ha un'esperienza storica nella gestione di eventi sportivi nazionali, per non parlare della sua posizione strategica sul porto e dell'ambiente che la caratterizza". "La Lega Navale Crotona ha aggiunto Francesco Ettore, presidente Fiv - rappresenta una certezza dal punto di vista organizzativo. Per questo, abbiamo deciso di portare qui, per la prima



Crotone - Le vele dei soci partecipanti fanno bella mostra schierate sul molo

volta in questo territorio, la Rs Feva, la classe emergente della vela, un doppio, per fare capire altri scenari oltre l'Optimist". Lo spettacolo in mare, in questi giorni, è assicurato, grazie ai tanti atleti che si daranno battaglia, nelle diverse specialità acquatiche. A terra e in acqua lo staff della LNI Crotona garantisce supporto, logistica e sicurezza. "Un contributo- ha osservato Daniele Paonessa, delegato Coni point provinciale- che va al di là di ogni aspettativa". "Al nostro fianco in questo importante evento - ha concluso Pugliese - Windlife center, Yachting Kroton club e gli studenti dell'istituto Nautico in alternanza scuola lavoro. Un ringraziamento corale a tutto lo staff di Lega Navale e, in particolare, a Giacinto Tesoriere, direttore sportivo LNI Crotona e della VI zona".

## Genova

### La Lega Navale premia al Salone quattro velisti paralimpici genovesi

L'Accordo di reciproca collaborazione in vigore dal 2011 fra la Regione Liguria e la Lega Navale Italiana è basato sulla realizzazione da parte delle sezioni L.N.I. di progetti di Educazione ambientale e di Promozione sociale: fra questi ultimi, quelli dedicati alla vela paralimpica rivestono un ruolo



Genova - Il socio della Sezione di Sestri Antonio Cocconi

di primissimo piano. Proprio per evidenziare questo aspetto, in occasione della firma del rinnovo dell'Accordo fra Regione e L.N.I., avvenuta giovedì 19 settembre a latere della giornata inaugurale del Salone Nautico 2019, da parte

dell'Assessore alla Comunicazione, Formazione, Politiche giovanili e Culturali della Regione Liguria, Dott.ssa Ilaria Cavo e del Presidente Nazionale della L.N.I., Amm. Maurizio Gemignani, sono stati premiati quattro velisti dis-



Genova - Patrizia Aytano della Sezione di Sestri



Genova - Silvano Malagugini della Sezione di Genova centro

abili, portacolori delle sezioni genovesi della Lega Navale, che rappresentano degnamente l'attività paralimpica in corso da oltre un quarto di secolo, con il simbolico passaggio di testimone fra vecchi e nuovi campioni, fra cui spiccano le rappresentanti femminili e le nuove generazioni. Questi i velisti premiati, giovani e meno giovani, accomunati tutti dalla passione per il mare e per la vela:

**Silvano Malagugini**, della Sezione Genova Centro, veterano della vela paralimpica dal 1992 sui singoli 2.4mR, primo istruttore disabile di vela in Italia, timoniere anche di cabinati in regate di altura e dal 2010 operativo in doppio sulla prima Hansa 303 in dotazione alla Lega Navale, che era stata messa a disposizione dalla Presidenza Nazionale e che ha tracciato la rotta per la attuale flottiglia L.N.I. di 59 di queste unità;

**Enrico Carrea**, di Genova Sestri, veterano della vela paralimpica dal 1992 sui singoli 2.4mR, pluricampione italiano della Classe Hansa 303, dopo aver anche costituito la Classe italiana delle barche Martin 16, a suo tempo candidate per le paralimpiadi come unità in doppio;

**Giulio Cocconi**, ancora di Genova Sestri, *mas-cotte* (classe 2005) della vela paralimpica, Campione italiano della Classe Hansa 303 nel

2018; selezionato nella squadra italiana per il Campionato Europeo 2019 Hansa 303 in Portogallo;

**Patrizia Aytano**, sempre di Genova Sestri, "timoniera" della vela paralimpica, Campionessa italiana della Classe Hansa 303 nel 2019, a Palermo.

Proviene dai Martin 16 operativi alla Lega Navale di Genova Sestri ed è a propria volta portacolori italiana al Campionato Europeo 2019 Hansa 303 in Portogallo.

## Porto San Giorgio Campionato Mondiale Classe Laser Under 21

Sabato 2 novembre si è conclusa l'edizione 2019 del Campionato Mon-

diale della Classe Laser standard per la categoria Under 21. La Manifestazione si è svolta nelle acque antistanti la città di Spalato e ha visto la presenza di 217 velisti provenienti da 45 nazioni, tra i quali 9 ragazzi e 9 ragazze in rappresentanza dell'Italia.

Il programma prevedeva dal 28 ottobre 2 regate al giorno con una prima serie di qualificazioni fino a mercoledì 30, seguite dalle final series con l'ultimo giorno di regata sabato 2 novembre, per un totale di 12 prove. In palio i titoli di Campione del Mondo Laser Standard Men's U21, Laser Standard Men's U19 e Laser Radial Women's U21.

Nelle prove maschili ben 144 atleti sulla linea di partenza e fra questi anche Rodolfo "Dodo" Silvestrini, atleta del Gruppo Vela L.N.I. di Porto S. Giorgio.

Il campionato è stato a dir poco travagliato, perché è mancato il protagonista più atteso: il vento. Nei primi due giorni, infatti, gli atleti hanno trascorso ore in attesa che il vento si distendesse sui campi di regata e solamente il terzo giorno è entrata una leggera brezza intorno ai 5/6 nodi che ha permesso alle due flotte maschili di portare a termine la prima prova del campionato, chiusa con riduzione del percorso a causa del (solito) calo del vento.

Nei due giorni successivi si è disputata solo una

prova e si è arrivati alla fine della manifestazione con solo 2 prove disputate sulle 10 previste dal bando e poche erano le speranze di assegnare il titolo. Fortunatamente, per l'ultima giornata finalmente è arrivato il vento (12/15 nodi) che ha permesso a tutte le flotte di riuscire a concludere 3 regate rendendo il campionato valido grazie alle 5 prove complessive portate a termine.

Nei Laser Standard, vittoria per l'argentino Juan Pablo Cardozo, che vince anche nella categoria U19, argento per il cileno Clemente Seguel Lacamara e bronzo per l'indiano Vishnu Saravanan. Silvestrini chiude il mondiale in nona posizione, miglior classificato della squadra azzurra, con 35 punti per i seguenti piazzamenti: (14), 4, 3, 14, 14, confermando così la 4<sup>a</sup> posizione ottenuta lo scorso agosto nel Campionato di Distretto 2019, valido come 1<sup>a</sup> posizione Under 21.

Il risultato di Rodolfo, nato e cresciuto sportivamente nella Sezione di Porto San Giorgio è un grande risultato per la Sezione sangiorgese e per tutta la Lega Navale Italiana che ha fra i suoi obiettivi la promozione della vela come disciplina sportiva, in particolare tra i giovani. Un percorso formativo importante che si basa su:

– amore per il mare e la natura al fine di imparare a rispettare il luogo in cui lo sport

viene vissuto e praticato;

– spirito marinaro e *fair sail*, solidarietà e rispetto per gli altri;

– spirito di sacrificio comune, come *fare squadra* e vivere *in gruppo*.

Questo modello costituisce un mezzo per il raggiungimento degli obiettivi statuari di diffusione dello spirito e della cultura marinara propri dell'istituzione Lega Navale e che la Sezione di Porto San Giorgio ha deciso di intraprendere da molto tempo, costituendo all'interno del proprio Gruppo Vela una squadra Optimist e una squadra Laser, nonché una scuola vela autorizzata dalla Federazione Italiana Vela. Buon vento Rodolfo!

## San Benedetto del Tronto Regione Marche al Trofeo delle Regioni 2019 di canottaggio

È ancora la Sezione a rappresentare in larga misura la Regione Marche al Trofeo delle Regioni disputato sulle acque del Lago di Pusiano, in provincia di Lecco, il 22 settembre. Il Trofeo delle Regioni conclude la stagione agonistica remiera con una disputa tra equipaggi regionali, cui la Sezione ha contribuito con alcuni atleti della sua squadra agonistica giovanile.



Porto San Giorgio - Un concorrente del Campionato Mondiale Laser Under 21 a largo di Spalato

Il tecnico Gianni Meo ha risposto all'appello della Delegazione Regionale Marche della Federazione Italiana Canottaggio ed ha allestito un quattro di coppia interamente Lega Navale Italiana San Benedetto del Tronto nella categoria ragazzi con: Francesco Gazzoli, Marco Bevilacqua, Davide Travaglini e Stefano Albini.

Ha invece selezionato Francesca Fattorelli ed Arianna Meo per partecipare con altre due atlete della Canottieri Pesaro alla gara del quattro di coppia categoria ragazze, mentre Lorenzo Giobbi è stato selezionato per partecipare con un'atleta della Canottieri Pesaro alla gara del doppio categoria cadetti.

Dunque 7 atleti su 10 che hanno difeso con grande entusiasmo e determinazione i colori della rappresentativa regionale in una manifestazione che ha richiamato diverse centinaia di atleti.

La Sezione torna a casa avendo conquistato un quarto posto con il quattro di coppia femminile ed un sesto posto con il quattro di coppia maschile, mentre il doppio cadetti maschile ha lottato fino alla fine per conquistare la qualifica in una semifinale agguerritissima cui hanno preso parte gli equipaggi poi dimostratisi i più forti nella finale di specialità.

Il giovane Lorenzo Giobbi però ha avuto la soddisfazione di rifarsi con-

quistando un brillantissimo quarto posto, sfiorando di poco il podio, nella gara del singolo cadetti, prevista dal programma del Meeting Nazionale riservato agli atleti delle categorie allievi e cadetti.

Il Trofeo delle Regioni chiude una intensa stagione agonistica in acqua per la squadra giovanile guidata dal tecnico Gianni Meo che sottolinea "grande soddisfazione innanzitutto per la costante presenza ed entusiasmo dei giovani atleti negli allenamenti e nelle manifestazioni a calendario, in secondo luogo per il numero crescente di atleti, tanto che oggi la squadra è composta da una ventina di atleti dai 10 ai 18 anni, molti dei quali praticanti con grande passione da diversi anni la disciplina del canottaggio, infine per il riscontro positivo delle famiglie che riconoscono il valore educativo del canottaggio per lo sviluppo non solo atletico dei propri figli".

Si unisce a tali considerazioni Riccardo De Falco, Delegato Regionale Federazione Canottaggio e Consigliere per lo Sport Lega Navale Italiana San Benedetto del Tronto "questi ragazzi che praticano con passione ed umiltà il canottaggio siamo convinti siano il traino per generazioni di appassionati di questa meravigliosa disciplina, ideale per una città come San Benedetto del Tronto che dal mare trae tante

soddisfazioni, l'entusiasmo di questi ragazzi rende orgogliosi tutti soci della locale sezione della Lega Navale Italiana".

### Campionati Italiani di coastal rowing e beach sprint

Grande soddisfazione per la Sezione reduce dai Campionati Italiani di coastal rowing e beach sprint (il canottaggio da mare) organizzati a Pescara da venerdì 27 a domenica 29 settembre. Venerdì 27 è stata la giornata dedicata alla preparazione delle barche, alle prove in mare ed alle eliminatorie del campionato italiano beach sprint, sabato invece si è svolto il classico appuntamento sulla impegnativa distanza di 5 chilometri per i Master e di 6 per i Senior, con mare calmo e sole caratterizzanti una giornata ancora tipicamente estiva; infine domenica 29 è stata la giornata dedicata alle entusiasmanti prove di coastal rowing beach sprint.

La Sezione, si è presentata all'appuntamento con una folta rappresentativa di propri soci agonisti, 5 uomini e 9 donne.

Ma quest'anno la partecipazione, oltre che essere significativa per il numero di partecipanti è oltre modo di rilievo perché la squadra di canottaggio master femminile conquista, ad appena un anno dalla sua costituzione, già un primo podio nazionale: il bronzo è appannaggio dell'equipaggio nella categoria quattro con timoniere master femminile over 54 formato da Sonia Arina, Cristiana Bozzoni, Mariarosa Fioravanti e Paola Ripani, timoniere Riccardo De Falco.

Un'altro bronzo arriva anche dalla socia Anna Gottardo in gara con l'equipaggio quattro con timoniere master femminile under 43 per i colori della Canottieri Padova.

Gli applausi vanno anche alle altre canottiere componenti l'equipaggio della categoria quattro con timoniere master



San Benedetto del Tronto - Il quattro di coppia ragazzi: Francesco Gazzoli, Marco Bevilacqua, Davide Travaglini e Stefano Albini

femminile 43-54 anni formato dalle esordienti Paola Bastarelli, Cristina Ciabattone, Monica Capretta e Rosella Vallozzi, timoniere Riccardo De Falco, che conquistano un brillantissimo 9° posto nella finale di categoria che ha visto al via ben 11 equipaggi, per la maggior parte esperti di questa affascinante specialità che è il canottaggio da mare (coastal rowing).

La squadra maschile conclude le proprie finali al 6° posto nella categoria doppio senior con i giovani Andrea Bevilacqua e Lorenzo Pompei ed al 6° posto nella categoria doppio master over 54 con i più esperti Fausto Fedè e Gianni Meo.

Grande curiosità attorno ai campionati italiani beach sprint svolti domenica mattina, specialità introdotta di recente e candidata ad essere olimpica da Parigi 2024 in avanti. La gara si svolge sulla distanza di 500 metri con un percorso a triangolo, partenza ed arrivo di corsa sulla spiaggia.

Ogni regata vede opposti due equipaggi su due percorsi affiancati ed un sistema di progressione modello tabellone tennistico con qualificazioni, semifinali e finali. La Sezione, vi ha preso parte con il socio Riccardo De Falco che conquista il bronzo in equipaggio quattro con timoniere master maschile over 54 per i colori del Circolo Nautico Posillipo di Napoli.

Esprime grande soddisfazione il tecnico della squadra master Riccardo De Falco, per l'affermarsi e consolidarsi del movimento master femminile, in uno sport ai più sconosciuto nel territorio locale – il coastal rowing è una specialità recente: imbarcazioni a uno, due e quattro vogatori impostate un po' come le barche a vela: prua alta e poppa cava in modo da far defluire l'acqua di mare eventualmente entrata a bordo, bordi impostati per assecondare e non contrastare l'onda; imbarcazioni del genere sono in grado di navigare in sicurezza anche in acque agitate e quando ciò avviene sono davvero spettacolari: i vogatori sembrano partecipare ad un rodeo dove cercano di domare un toro infuriato, ciò assicura tanto divertimento e tanta adrenalina. La squadra master femminile ha esordito con un equipaggio al campionato italiano 2018, quest'anno invece ha presentato due equipaggi, di cui uno addirittura è andato sul podio; speriamo sia di auspicio per un'ulteriore crescita del settore femminile del canottaggio della Sezione.

La Presidente della Sezione, Adele Mattioli, si congratula con tutti i soci canottieri per la brillante e più che mai numerosa partecipazione a questa importante manifestazione, che testimonia la capacità di aggregazione

della nostra associazione e premia il nostro impegno per la diffusione delle discipline sportive nautiche e più in generale di una cultura e passione per il mare sul nostro territorio.

## Scario

### A... mare il mare



Mare calmo, cielo terso e giornata da sogno hanno caratterizzato la serata del 16 agosto 2019, in una affollata piazza dell'Immacolata a Scario, frazione di San Giovanni a Piro, per la presentazione del libro "Il mare e l'area marina protetta Costa degli Infreschi e della Masseta, per il divenire di una cultura", di Gaetano Carpentieri (Ancora Arti Grafiche, Milano).

L'evento è stato organizzato dalla sezione scariota della LNI, presieduta dall'arch. Vito D'Andrea, con il patrocinio del Comune di San Giovanni a Piro e della Pro loco di Scario. Dopo il saluto del sindaco, avv. Ferdinando Palazzo, nell'introduzione

ne il presidente ha messo in risalto il valore ecologico dell'incontro, con particolare rilievo al rapporto uomo-ambiente e terra-mare nell'ecosistema e le loro ripercussioni nella vita quotidiana. Insegnare ad amare, un patrimonio che appartiene a tutti, ha continuato l'esponente della LNI, costituisce un aspetto estremamente importante per le generazioni presenti e future.

Il testo fornisce molti consigli utili per preservare l'ambiente marino e costiero dai rischi dell'inquinamento. I relatori, durante la discussione sui contenuti del libro, hanno sottolineato che responsabilità e sensibilità, sostantivi utilizzati dall'autore, sono indispensabili per il futuro del nostro pianeta.

Il rapporto tra costa e entroterra, più volte richiamato nel testo, è la condizione ideale per uno sviluppo consapevole dell'intero territorio. In tale contesto le Aree Marine Protette (AMP) sono chiamate a dare un contributo di specifica rilevanza nella gestione degli spazi costieri e marini, contribuendo così positivamente al mantenimento delle economie locali, attraverso forme innovative che mirino all'integrazione delle risorse naturali in un sistema di gestione consapevole ed equilibrato.