

Si ricomincia: corsi velici al Lido delle Nazioni
(Vedi articolo a pag. 49)

Anno CXXIII - n. 7-8

luglio-agosto 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

Arti Grafiche La Moderna
Via Enrico Fermi, 13/17 -
00012 Guidonia (Roma)
tel. 0774.354314



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 luglio 2020

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave

- Ammiraglio di Squadra Donato Marzano

4

- Sicurezza cibernetica e settore marittimo

di Claudio Boccalatte

6

- Santo Stefano: l'isola delle pene

di Rino Esposito

12

- Nucleare di superficie? Ni, grazie

di Franco Maria Puddu

17

- Regia pirofregata Vittorio Emanuele

di Mario Veronesi

23

- "Request Permission to Come on Board", imbarco sulle unità della 6ª Flotta

di Michele matr. 145 Nave Irrequieto

29

- Medaglie e navi fantasma

di Enrico Cernuschi

31

Recensioni e segnalazioni

38

Ambiente

- Nudibranchi questi sconosciuti!

di Sveva Sciuto

40



La voce del diportista

- Controlli in mare nella stagione estiva

a cura di Aniello Raiola

44

Corso di pesca

- Bolentino: dalla tradizione alla supertecnica (1ª parte)

di Riccardo Zago

46

Vita della Lega Navale Italiana

49

A centro rivista il fumetto:
"La Stella Polare"

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 - il portale di chi ama il mare



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



www.leganavale.it • Tel. 06/8091591-2-3-4

Editoriale

La LNI si occupa di Cultura, cultura del mare nello specifico; e allora sarà opportuno, di tanto in tanto, ricordare come, già in passato, si siano percorse strade che rinnegando tale cultura anche se con risultati fallimentari, poi, a distanza di decenni vengono nuovamente additate, in maniera sorprendentemente simile, come la “soluzione” dei problemi anche se ben lontane dall’esserlo. Queste sono chimere! La realtà, come dovrebbe suggerirci il ripetersi ciclico di queste ottimistiche quanto vane considerazioni, è costituita invece da soluzioni che trovano sempre, nel duro lavoro e nel tesaurizzare la cultura nel proprio intimo, la propria essenza. Per fare un esempio, a sostegno di questo ragionamento, vorrei citare le parole di uno dei massimi pensatori navali italiani degli anni '30 del secolo scorso: Oscar Di Giamberardino. Parlando a proposito del mito della gioventù, additato dal regime dell’epoca, del mito del “potere ai giovani” si sarebbe detto decenni più tardi, come se l’essere giovani e in possesso di giovanile iniziativa potesse compensare ogni lacuna e consentisse di assurgere ad ogni livello di responsabilità e competenza in ogni ambito, egli affermava: *“È subentrato all’indirizzo sportivo non un più saldo indirizzo militare, ma l’esuberanza chiassosa e scapigliata, il disprezzo verso le conquiste intellettuali umane, la beffa alla cultura, tutto un deleterio modo contorto di fare apparire la vita ai giovani... Come se fosse possibile reggere bene qualsiasi comando o direzione*

senza la preparazione seria, il metodo, il lavoro, la conoscenza vasta, limpida e sicura. Ciò era grave pensare riguardo le comuni attività civili, ed estremamente pericoloso per le azioni belliche... L’entusiasmo può essere un’ubriacatura che dà la visione confusa, la fede può portare alla passività rassegnata, la mistica avvia addirittura al sacrificio cieco. Nella guerra, anche per chi ha il minimo comando, occorre invece il ragionamento in ogni istante, tanto nella preparazione dei mezzi idonei e nell’allenamento degli uomini, quanto nella condotta più conveniente ed efficace...”

Va da sé come un discorso del genere possa essere valido non solo in ambito militare, come sottolineato dal pensatore, ma in quasi ogni circostanza della vita. In ogni settore, come ci dimostrano recenti esempi, è importante che

le decisioni vengano prese da persone che abbiano maturato tali risoluzioni attraverso un percorso di conoscenza affrontato per gradi e senza scorciatoie. Auguro a tutti di essere capaci di additare ai nostri giovani questo percorso, in cui ci si sacrifica per raggiungere con fatica l’insieme

di tutte quelle nozioni che permettono di dedicarsi con competenza ad una professione, ad un mestiere, come l’unico vero sentiero di crescita. Noi alla Rivista crediamo nella diffusione della cultura come parte dello sforzo di crescita generale del Paese e ce la mettiamo tutta per dare il nostro contributo, anche se in “pillole”. Buona lettura.

Ammiraglio di Squadra Donato Marzano



Il Presidente Nazionale è ora l'Ammiraglio di Squadra in ausiliaria Donato Marzano, che da qualche mese ha lasciato il servizio attivo per limiti di età, ricoprendo come ultimo incarico il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV).

Nasce a Taranto il 12 ottobre 1956 e conclude la sua formazione presso l'Accademia Navale nel 1978 con il grado di Guardiamarina.

Specializzato in "SIOC" (Sistemi Informativi Operativi Combattimento), ha trascorso gran parte della propria carriera a bordo delle Unità della Squadra Navale e presso Comandi operativi della Marina e Interforze, in Italia e all'estero con oltre 25 anni di imbarco.

In particolare, prima e dopo il Comando del cacciamine *Lerici*, avvenuto nel 1987, è stato impiegato nelle componenti operative del Servizio Operazioni a bordo di fregate, cacciatorpediniere e incrociatori, mentre come ufficiale di staff ha guidato la Sala Operativa dello Stato Maggiore Marina dal 1993 al 1995 ed è stato assegnato alla Divisione *intelligence* del Comando Supremo delle Forze NATO in Europa (SHAPE) dal 1997 al 2000.

Nel grado di capitano di fregata, ha comandato

il corso allievi Daimonos durante la 1^a e 2^a classe dell'Accademia Navale, la Prima Squadriglia Corvette (classe "Minerva") ed è stato istruttore della Scuola Comando navale, mentre nel grado di capitano di vascello ha comandato il cacciatorpediniere *Durand de la Penne*.

Successivamente, promosso contrammiraglio, ha assolto altri incarichi di vertice in qualità di Capo di Stato Maggiore del primo comando di proiezione della Marina Militare (COMGRUP-NAVIT), di vice capo del terzo Reparto Pianificazione Generale per le Operazioni della Marina e a Tampa (USA) è stato l'*Italian Senior Representative* della Cellula Interforze Nazionale presso lo *United States Central Command* (USCENTCOM) per la crisi in Iraq e Afghanistan.

Nell'ambito delle Forze Speciali, per due anni e mezzo ha ricoperto l'incarico di Comandante del Raggruppamento Subacquei ed IncurSORI "Teseo Tesei" (COMSUBIN) che ha sede a Le Grazie (Portovenere - SP), mentre in ambito Difesa è stato il Comandante Operativo Interforze delle Forze Speciali (COFS), coordinando a livello interforze l'approntamento e l'impiego delle Forze Speciali italiane per tre anni nei principali teatri operativi all'estero e contro la pirateria.

Successivamente, da Ufficiale Ammiraglio più anziano ha ricoperto l'incarico di Capo di Stato Maggiore di CINCNAV, di Capo Ufficio Generale del Capo di Stato Maggiore della Difesa e l'incarico di Comandante Logistico della Marina Militare con sede a Nisida (Napoli), prima di assumere per tre anni l'incarico di Comandante in Capo della Squadra Navale nonché Comandante della Forza Marittima Europea (COMEU-ROMARFOR), di Francia, Italia, Portogallo e Spagna per un anno.

Nell'ambito dei molteplici incarichi svolti,

L'ammiraglio ha partecipato a due missioni in Libano, all'Operazione Somalia 3 (United Shield) su Nave *Garibaldi* quale Capo di Stato Maggiore del 26° Gruppo Navale, all'Operazione Enduring Freedom in qualità di Comandante di Nave *Luigi Durand de La Penne* e del TASK GROUP 50.5 Multinazionale operante nell'Oceano Indiano.

Nell'incarico di Comandante in Capo della Squadra Navale, ha guidato l'Operazione Mare Sicuro e l'Operazione Nauras in supporto alla Libia.



L'ammiraglio Marzano è insignito delle seguenti onorificenze e distintivi di merito:

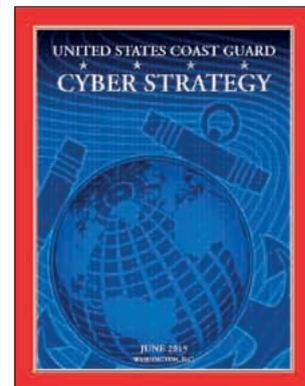
- Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia relativa al periodo di Comando di Nave *Durand de La Penne* in Enduring Freedom nel 2002;
- Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana;
- Ufficiale dell'Ordine Nazionale al Merito (Francia);
- Medaglia Mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare;
- Medaglia d'onore di lunga navigazione di 1° grado (20 anni);
- Medaglia Militare d'Argento al Merito di Lungo Comando (15 anni);
- Croce d'oro con stelletta per anzianità di servizio (40 anni);
- Croce commemorativa servizio militare pace Forza Multinazionale Libano;
- Medaglia commemorativa per l'operazione Golfo Persico 1;

- Croce commemorativa partecipazione operazione Somalia 3;
- Croce commemorativa partecipazione operazione Enduring Freedom;
- Medaglia commemorativa partecipazione operazione Mare Sicuro;
- Medaglia commemorativa per l'operazione di Antipirateria;
- Decorazione d'Onore Interforze dello Stato Maggiore della Difesa;
- Nastrino di merito per il servizio prestato presso lo Stato Maggiore della Difesa;
- Nastrino di merito per il servizio prestato presso lo Stato Maggiore della Marina;
- Distintivo Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze;
- Distintivo tradizionale per il personale di COMSUBIN.

L'ammiraglio Marzano è sposato con la signora Angela Gentile ed è padre di Alessandro e Giorgia.

Sicurezza cibernetica e settore marittimo

di Claudio Boccalatte



Fino a pochissimi anni or sono il mondo del trasporto marittimo era considerato arretrato nel settore della difesa contro attacchi cibernetici, nonostante fosse già molto esposto a tali attacchi, principalmente come conseguenza di tre fenomeni: l'aumento dell'automazione e delle funzioni operate a livello centrale a terra, il gigantismo navale e l'aumento del volume dei traffici. Negli ultimi anni sono stati introdotti in ambito marittimo

Da un certo numero di anni in ambiente marittimo ci si preoccupa sempre più della minaccia cibernetica, fonte di notevoli pericoli anche da un punto di vista economico, ricorrendo a tecnologie avanzatissime

diversi strumenti per la lotta contro la minaccia cibernetica, sia normativi che procedurali e operativi; nel contempo, però, si sono verificati diversi eventi negativi con conseguenze gravi dal punto di vista economico.

L'adozione di sistemi avanzati d'automazione a bordo delle navi e la conseguente riduzione numerica degli equipaggi hanno consentito di ridurre i costi dei trasporti navali, aumentare la sicurezza della navigazione, ottimizza-



Il porto mercantile di Napoli; le infrastrutture portuali sono un potenziale obiettivo particolarmente vulnerabile di minacce di tipo cibernetico; in apertura, il documento *USCG cyber strategy* traccia la strategia della guardia costiera degli Stati Uniti d'America per fronteggiare le minacce di tipo cibernetico



Una nave porta contenitori in uscita dal porto di Genova; il continuo aumento delle dimensioni delle navi da carico le rende obiettivi sempre più appetibili per attacchi terroristici, sia di tipo cibernetico che tradizionale

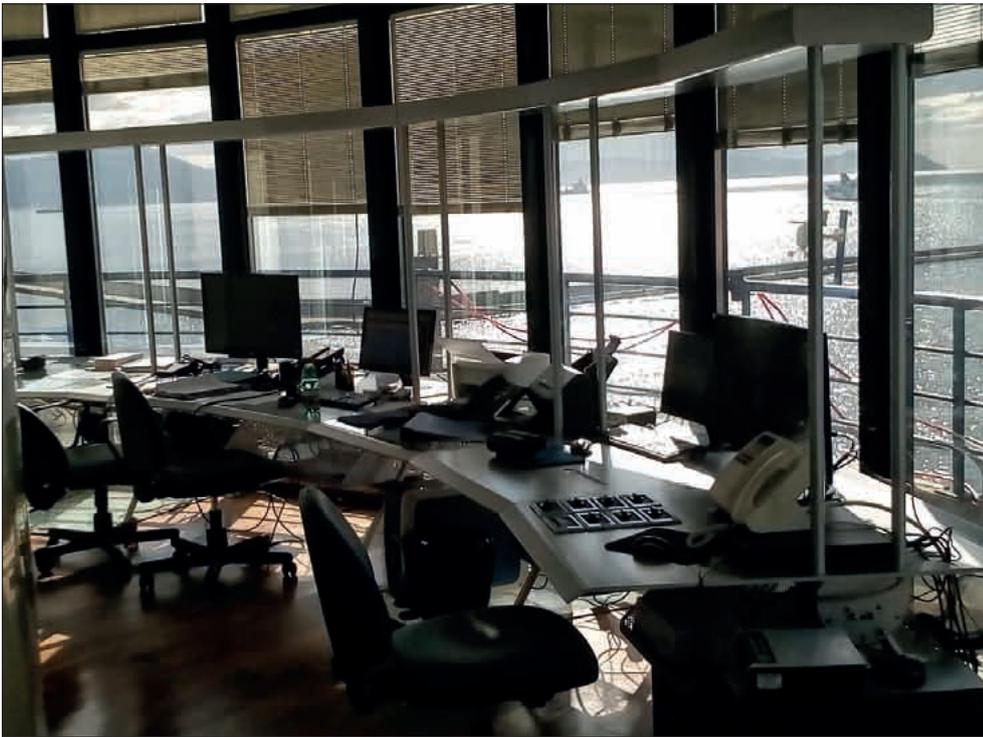
re e velocizzare le fasi di carico e scarico delle merci, introducendo nel contempo però anche un elevato livello di vulnerabilità agli attacchi cibernetici. La diffusione a bordo delle moderne tecnologie informatiche, in particolare l'aumento dell'autonomia dei sistemi di automazione e l'aumento dell'impiego delle comunicazioni a larga banda per trasferire a terra ingenti moli di dati e la gestione di alcune funzioni operative hanno aumentato la vulnerabilità delle navi agli eventi cibernetici. Analoghi fenomeni di diffusione dell'automazione hanno interessato le infrastrutture portuali.

L'aumento delle dimensioni delle navi ha reso ogni singola nave un obiettivo altamente pagante per attacchi terroristici o per azioni criminali, a causa dell'elevato valore della nave e del suo carico, del numero ingente di persone presenti sulle navi passeggeri, della possibilità di causare grandi danni ambientali riversando in mare il carico o il combustibile, del rilevante contenuto energetico di una nave, sia in termini di energia cinetica per la sua massa dell'ordine delle centinaia di migliaia di tonnellate, sia per l'energia chimica potenzialmente rilasciabile dal carico, in particolare nel caso di navi trasporto combustibile (gas naturale, GPL, petrolio grezzo, prodotti raffinati) o prodotti chimici.

Il trasporto marittimo è un settore critico per la società moderna in continua crescita; il quantitativo di merci trasportate via mare è passato da

1,8 miliardi di tonnellate nel 1966 a 10,2 miliardi nel 2016. Secondo alcuni modelli, il quantitativo di merci trasportate nel 2066 potrebbe raggiungere i 46 miliardi di tonnellate. Questo trend porta, oltre che a una conferma dell'aumento delle dimensioni e del numero delle navi, a un lavoro di ampliamento delle strutture portuali e delle altre infrastrutture per la navigazione (come ad esempio i canali navigabili artificiali).

Le possibili minacce cibernetiche verso navi mercantili includono il *black-out* (mancanza di alimentazione elettrica) di una nave, particolarmente critico quando la nave è in fase di manovra, ad esempio entrando o uscendo da un porto o transitando in un canale artificiale, con conseguenze disastrose quali collisioni con altre navi, impatti con strutture occupate da personale, danneggiamento d'infrastrutture critiche (pensiamo ad esempio alle chiuse dei canali e dei fiumi navigabili). È anche ipotizzabile che un *hacker* possa falsare i dati dei sistemi di navigazione (come ad esempio il GPS), inducendo subdolamente un cambiamento della rotta rispetto a quella prevista; il quadro più preoccupante (ma anche il meno verosimile, almeno per ora) è che un'organizzazione criminale possa prendere completamente possesso del sistema di governo della nave (propulsione e timoneria), guidandola contro un obiettivo; si ripeterebbe lo scenario delle torri gemelle, ma con un mezzo dotato di una massa (e quindi di



La “sala avvistamento” della torre piloti del Porto di Napoli: oggi tutte le attività tecnico-nautiche, fondamentali per la sicurezza delle manovre di ingresso e uscita dai porti, dipendono in qualche misura da strumenti di *Information Technology*

una capacità di produrre danni) enormemente superiore, soprattutto nel caso di unità che, come le navi trasporto LNG, trasportano grandi quantità di materiali pericolosi. I moventi di simili azioni possono essere diversi: dal terrorismo alla pirateria, dalla richiesta di riscatto alla volontà di danneggiare un concorrente.

Il 27 giugno 2017 la compagnia di navigazione Mærsk è stata oggetto di un attacco del virus notPetya, virus particolarmente subdolo perché sembra agire come il più noto Petya, un *ransomware*, cioè un programma che rende impossibile accedere ad importanti files di dati, criptandoli, e che propone poi, a fronte del pagamento di un riscatto (*ransom*), di fornire uno strumento per “decriptare” i files, ripristinandoli; il nuovo virus, però, anche dopo il pagamento del riscatto, non ripristina i files originali, che sono da considerare irrimediabilmente persi. L’attacco di notPetya ha colpito il sito intranet della compagnia danese di navigazione Mærsk (partendo, a quel che sembra, dall’ufficio ucraino della compagnia), i cui server in tutto il mondo (incluso il porto di Rotterdam) sono stati infettati, causando un blocco delle operazioni e danni

stimati in 300 milioni di dollari. Il virus Petya ha avuto origine nel 2016 dal mondo della criminalità ucraina, mentre secondo alcune fonti, anche ufficiali, notPetya è stato creato e rilasciato da ambienti legati ai servizi di *cyber warfare* del ministero della Difesa russo, ed è stato impiegato inizialmente contro istituzioni ucraine. Le diverse fonti sono concordi nel ritenere che la compagnia di navigazione Mærsk, come altre grandi industrie colpite da notPetya, non fosse fra gli obiettivi designati, ma una delle “vittime collaterali” di un attacco destinato principalmente a colpire l’Ucraina.

Il 24 luglio 2018 è stata la compagnia di navigazione cinese COSCO (*China Ocean Shipping Company*), e in particolare i suoi uffici negli Stati Uniti e in altri paesi del continente americano (Canada, Panama, Argentina, Brasile, Perù, Cile e Uruguay), a cadere vittima di un attacco cibernetico che ha bloccato per almeno 5 giorni i sistemi di comunicazione della compagnia. Secondo notizie di stampa all’origine dell’attacco vi sarebbe un *ransomware*, ma la COSCO non ha diffuso informazioni ufficiali in merito. È però da rilevare che, mentre Mærsk è stata colpita in tutto il mondo, COSCO, con una rapida azione di interruzione delle reti di comunicazione globali, è riuscita ad evitare il diffondersi dell’infezione al di fuori del continente americano.

Nel settembre del 2018 si sono registrati altri due attacchi contro grandi porti internazionali: il 20 settembre sono stati attaccati i sistemi informatici del porto di Barcellona (Spagna); il successivo 25 settembre è stata la volta del porto di San Diego (California), colpito da un attacco del ransomware “SamSam”, che si ritiene provenga da fonti governative iraniane, e in particolare

dal “Mabna Institute”, istituzione nata per effettuare, mediante azioni cibernetiche, spionaggio industriale e tecnologico, soprattutto in ambito universitario. Negli Stati Uniti è in corso un processo contro nove cittadini iraniani ritenuti responsabili di una serie di attacchi che hanno colpito, tra l’altro, municipalità, università, istituzioni sanitarie.

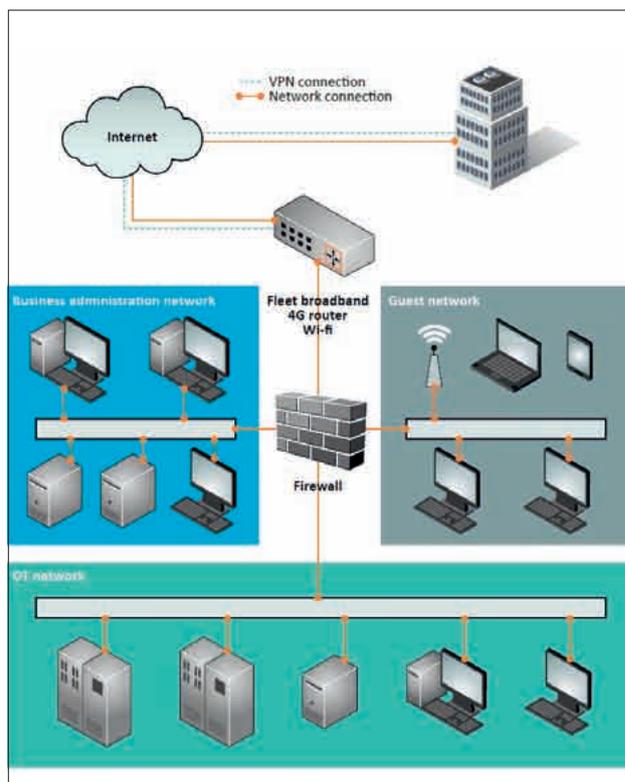
Sempre nel 2018, una gang criminale nigeriana chiamata “Gold Galleon” ha attaccato l’industria marittima (in particolare giapponese e sudcoreana) con una serie di truffe, mediante e-mail contraffatte relative a pagamenti per servizi di compagnie di spedizione, riuscendo ad estorcere centinaia di migliaia di dollari.

Un altro attacco cibernetico ha interessato nel novembre 2018 il cantiere navale australiano Austal, costruttore di unità navali veloci per trasporto passeggeri e di unità navali per la US Navy, la Royal Australian Navy e altre Marine militari. Il sistema di gestione delle informazioni della sede centrale della compagnia, a Perth, è stato penetrato e gli hacker hanno estratto dati sensibili, richiedendo un riscatto alla società. Secondo alcune fonti, soprattutto statunitensi, gli hacker erano probabilmente iraniani, ed hanno cercato di vendere sul *dark web* alcune delle informazioni rubate; sono anche stati pubblicati, a scopo dimostrativo, alcuni disegni, relativi in particolare ai piani generali di un’unità militare tipo pattugliatore.

Nel novembre 2019 la società britannica James Fisher and Sons (JFS), attiva nel settore dei servizi per lo shipping, ha denunciato un’intrusione nel proprio sistema, a seguito della quale ha dovuto spegnere i server ed ingaggiare esperti



Il porto di Barcellona, e in particolare il terminal idrocarburi in una foto del 2010; nell’arco di una settimana nel settembre 2018 i porti di Barcellona e San Diego sono stati oggetto di attacchi cibernetici a scopo di estorsione



La corretta configurazione delle reti di terra e di bordo di una compagnia di navigazione suggerita nel documento “The Guidelines on Cyber Security on board Ships”

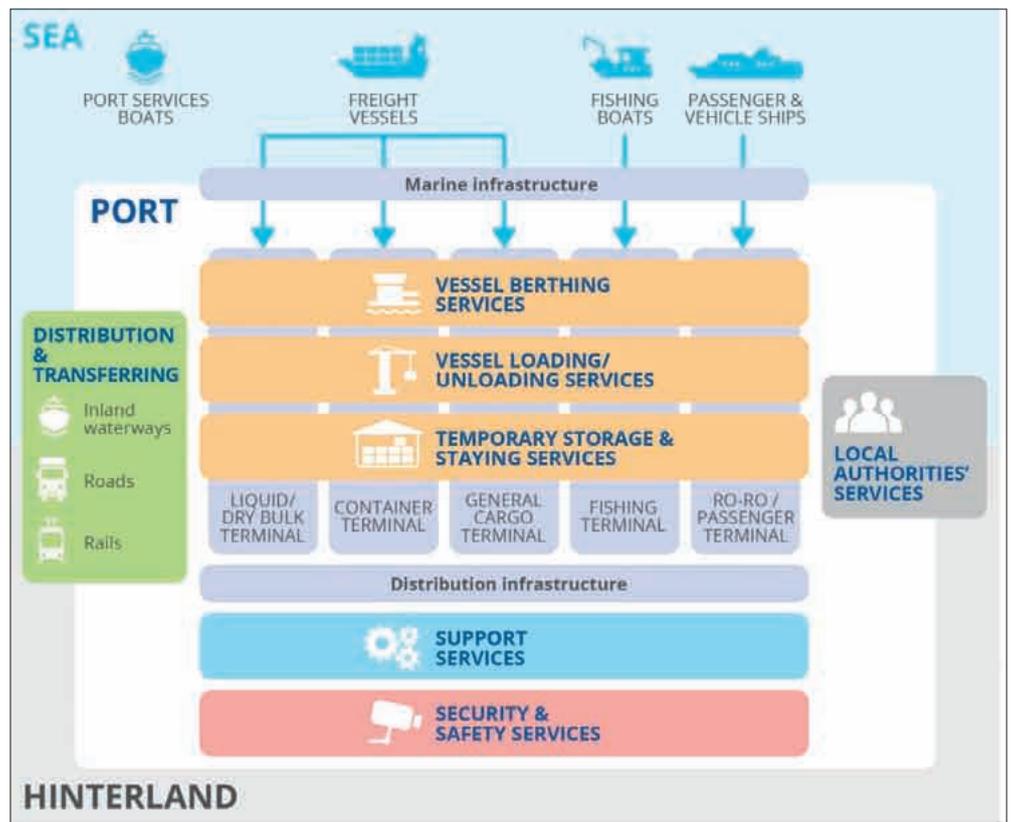
esterni di sicurezza cibernetica forensica.

Negli Stati Uniti d'America la *US Coast Guard* (USCG) ha pubblicato nel 2015 la propria "Cyber Strategy", un documento nel quale si riconosce nello spazio cibernetico (*cyberspace*) un nuovo dominio operativo e s'individuano tre distinte priorità strategiche: difendere il ciberspazio (cioè le reti e tutte le infrastrutture per la trasmissione delle informazioni e dei dati), consentire le operazioni (allo scopo di identificare e sconfiggere gli avversari nel dominio cibernetico, sia all'interno che all'esterno della rete dati della USCG

stessa) e proteggere le infrastrutture necessarie per il trasporto marittimo. In tutti questi campi l'obiettivo è identificare i rischi di tipo cibernetico nel settore marittimo e occuparsene.

Nel maggio 2019 la USCG ha emesso il *Marine Safety Information Bulletin* (MSIB) numero 04-19 per informare l'industria armatoriale circa recenti tentativi d'intrusione con *malware* e *phishing* nei confronti di unità navali in servizio commerciale, per impadronirsi di informazioni sensibili come il contenuto della documentazione ufficiale sull'arrivo della nave in porto.

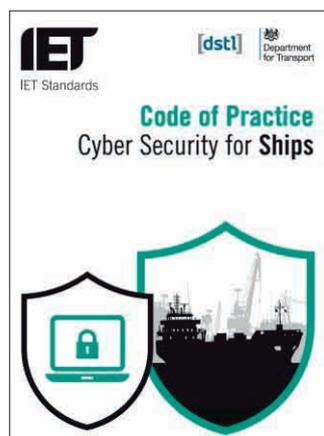
Nel luglio 2019 la USCG ha emesso il bollettino Safety Alert 06-19 per informare la comunità marittima circa un attacco subito nel febbraio 2019 da una nave in navigazione internazionale, oggetto di un'analisi da parte di un team di esperti della USCG, team che ha rilevato la presenza di un *malware* il quale, pur avendo de-



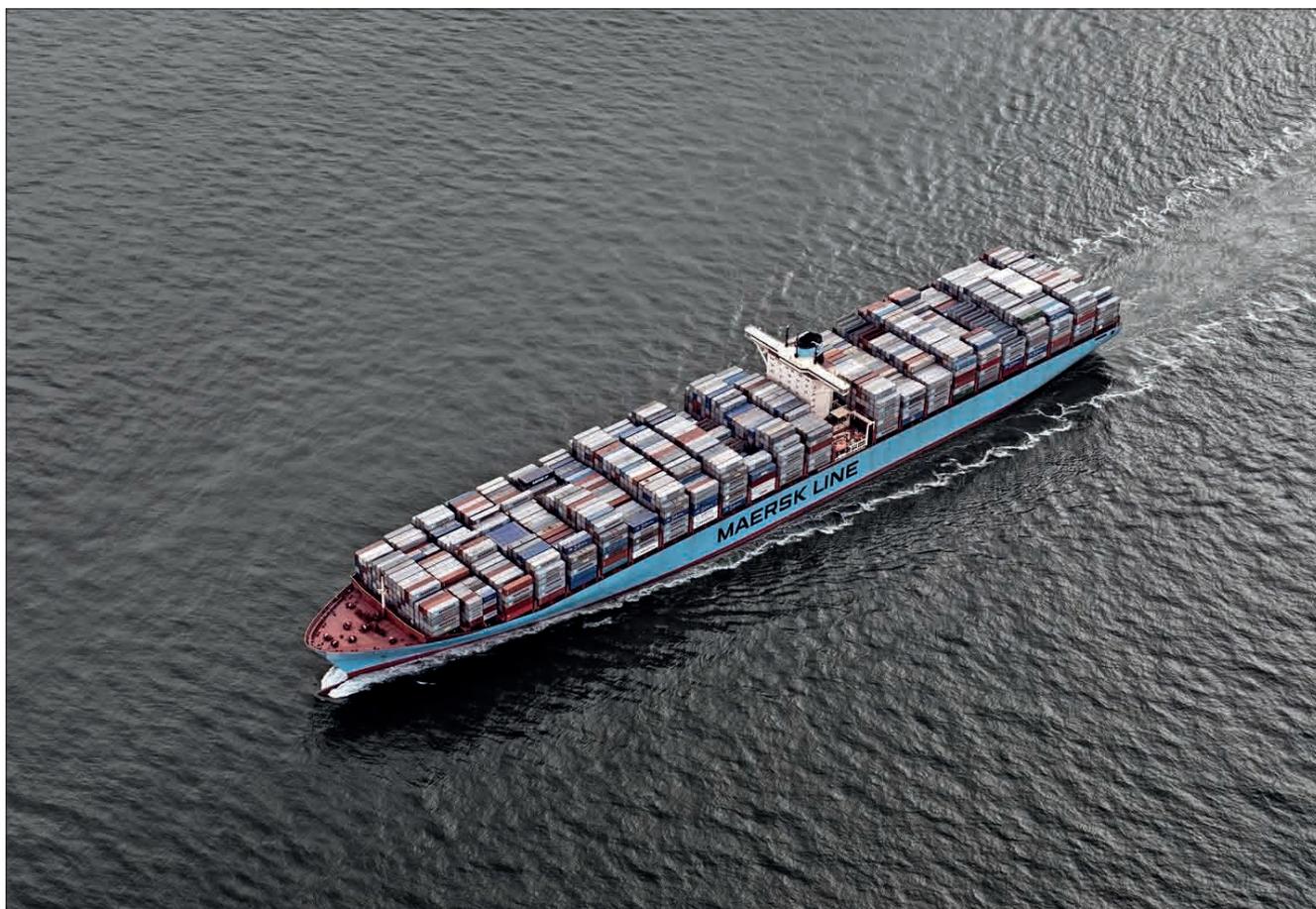
Schema dei servizi e delle infrastrutture coinvolti nelle operazioni portuali secondo il report "Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector" pubblicato nel novembre 2019 dall'ENISA (European Union Agency for Cybersecurity)

gradato significativamente la funzionalità del sistema di computer di bordo, non ha avuto conseguenze sui sistemi di controllo essenziali della nave. Nello stesso bollettino la USCG fornisce alcune raccomandazioni per ridurre il rischio di attacchi cibernetici, tra cui la separazione delle diverse reti, l'impiego di profili e password personalizzati per i singoli utenti, l'impiego di sistemi antivirus e l'installazione di tutti gli aggiornamenti del software, l'attenzione alle modalità di trasferimento dei dati con il mondo esterno e l'effettuazione di valutazioni della sicurezza cibernetica da parte delle compagnie di navigazione.

Nel luglio 2016 è stata pubblicata dall'IMO, agenzia ONU responsabile per il mondo marittimo, la circolare MSC.1/Circ.1526 "Interim Guidelines on maritime cyber risk management", che identifica gli ele-



La copertina del documento "Code of practice - Cyber Security for ships" dello IET (the Institute of Engineering and Technology) britannico



La nave portacontaineri “Edith Mærsk” ripresa da un elicottero; questa grande nave portacontaineri, con un equipaggio di sole 13 persone ed una portata di 13.500 TEU, è un esempio dei possibili obiettivi di attacchi cibernetici

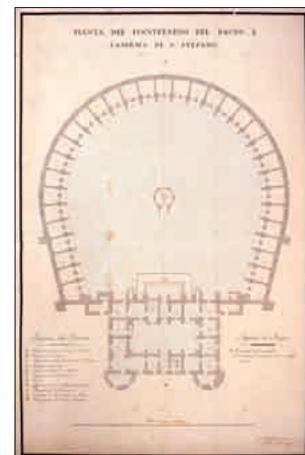
menti necessari per un adeguato livello di “maritime cyber risk management”: *Identify, Protect, Detect, Respond and Recover*.

Negli ultimi anni sono anche stati emanati od aggiornati alcuni importanti standard internazionali nel settore della protezione del traffico marittimo dagli attacchi informatici: 1) “*The Guidelines on Cyber Security on board Ships*”, pubblicato da BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIM e IUMI; 2) “*Cyber enabled ships*”, una agile guida della società di certificazione britannica Lloyd’s Register; 3) “*Code of practice - Cyber Security for ships*” dello IET (*the Institute of Engineering and Technology*) britannico.

Nel novembre 2019 l’ENISA (*European Union Agency for Cybersecurity*) ha pubblicato una versione aggiornata del report “*Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector*” (il primo report sull’argomento era stato pubblicato nel 2011).

In conclusione la sicurezza cibernetica è oggi un importante fattore di rischio non solo per le agenzie governative e le banche che possono vedersi rubare dati, ma anche nel mondo industriale dove possono essere compromessi processi fisici con gravissime conseguenze in termini di perdite di vite umane e di danni ambientali. Il mondo del trasporto marittimo non è immune da questo rischio; negli ultimi anni sono state attaccate principalmente infrastrutture come porti e cantieri per motivi economici, spesso con successo. Lo scenario peggiore ipotizzabile è però un altro, e cioè l’attacco cibernetico ad una nave mercantile da parte di un’organizzazione terroristica al fine di creare quanti più danni possibile, e ci auguriamo tutti che le misure di protezione recentemente adottate a livello mondiale nel settore armatoriale siano sufficienti ad impedirne la realizzazione. ■

Santo Stefano: l'isola delle pene



di Rino Esposito

Sono ormai tantissimi anni che d'estate con due barche e un gruppo di vecchi amici (più vecchi che lupi di mare) siamo ospiti di Ventotene per qualche settimana nel mese di agosto. Fino a qualche anno fa trovavamo

ormeggio al Porto Romano dal vecchio Ciro, mentre negli ultimi anni abbiamo preferito ormeggiare al pontile di Modesto, situato vicino al bar sulla sinistra del Porto Nuovo, in quanto più comodo e meglio assistito.

Il mare è stupendo e il vecchio paesino borbonico è più a misura d'uomo e con meno confusione della più modaiola Ponza, che è a meno di 20 miglia nautiche [circa 37 km, ndr]. Per non parlare di alcuni ristoranti, fra cui "Il Giardino", dove si può mangiare il pesce pescato nella notte dai pochi pescatori rimasti che riescono ancora a trovare bellissime aragoste su fondali di 40 o 50 m.

A Punta dell'Arco, a sud-ovest dell'isola, si può fare il bagno tra scogliere che formano quasi una piscina naturale che a 7/8 metri sott'acqua ti lascia vedere distintamente i ricci e i pesciolini sul fondo; più fuori, l'acqua, di un azzurro trasparente, cambia in un blu più scuro man mano che aumenta la profondità. Isola calda, bella ed accogliente, che ha di fronte verso sud una piccola isola, poco più di uno scoglio, che osservandolo

L'isolotto abbandonato di Santo Stefano sede di un famoso carcere già borbonico che ha avuto una parte importante nella gestazione dell'Europa Unita in cui viviamo

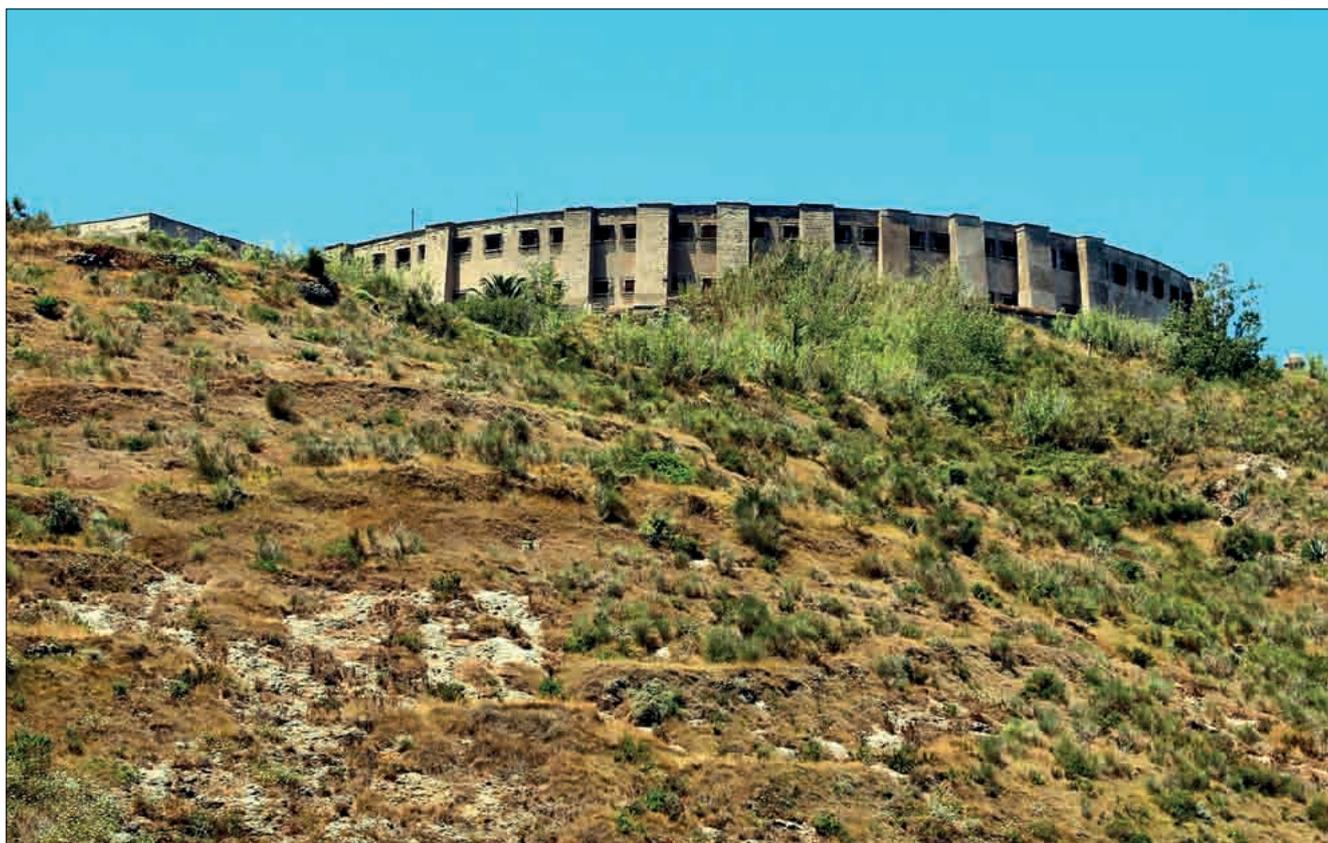
incute un senso di vago timore, ingiustificato ma palpabile.

È l'isolotto di Santo Stefano, dove in cima si scorge chiaramente un triste e massiccio fabbricato abbandonato: un grande carcere, il famoso carcere di Santo Stefano, che ha

avuto una parte importante nella gestazione dell'Europa Unita in cui noi oggi viviamo. Era l'isola del castigo: pene e silenzio, non solo per i gravi delitti commessi, ma anche per le opinioni contrarie ai regimi imperanti.

Il penitenziario, voluto da Ferdinando I di Borbone, fu progettato e costruito, intorno al 1795, dal maggiore del Genio militare Antonio Winspeare, con la collaborazione dell'architetto Francesco Carpi, che presero parte anche alla pianificazione urbanistica del paese di Ventotene (vedi la bellissima rampa che dal Porto Romano porta su al paese).

Il carcere doveva servire a separare completamente i detenuti dal resto della società. Le strutture architettoniche erano ispirate ai principi illuministici propugnati dal filosofo inglese Jeremy Bentham, secondo cui per recuperare i detenuti alla società bisognava ottenere il dominio sulla loro mente tramite un'adeguata struttura architettonica ideata a tal fine. Lo stesso Bentham, in un suo piano di carcere ideale denominato *Panopticon*, prevedeva che tutti i de-



La claustrofobica immagine del penitenziario di Santo Stefano che, pur giacendo in un ambiente totalmente libero, impedisce all'animo dell'individuo di aprirsi al mondo; in apertura, una mappa della struttura carceraria in pianta

tenuti rinchiusi in celle disposte a semicerchio potessero essere individualmente sorvegliati, senza rendersene conto, da un'unica guardia carceraria situata in una postazione centrale. Era l'attuazione del principio della dissuasione a compiere atti negativi, in quanto consapevoli di essere costantemente tenuti sotto controllo. Le celle erano 99 (33 per ciascuno dei tre piani) con finestre poste in alto che garantissero la luce ma non lasciassero vedere il mare, cosa che aggiungeva una ulteriore punizione: ogni cella, di circa 20 metri quadri, col tempo arrivò ad ospitare fino a dieci detenuti. Un dato impressionante rivela che, intorno alla metà del XIX secolo, in nove anni morirono 1250 detenuti, di cui solo duecento di morte naturale. Oltre ad alcuni tentativi individuali, vi furono alcuni tentativi di evasione di massa. Il primo si verificò nell'agosto del 1797, e fu domato solo per l'arrivo di rinforzi da Napoli; lasciò sul terreno due morti e numerosi feriti. Un altro tentativo accadde l'anno successivo ma senza esito. Fra l'altro nel 1799 e nel 1848 il carcere accolse

gli organizzatori dei moti rivoluzionari di quei periodi, che divulgavano nuove idee di miglioramento delle condizioni sociali delle popolazioni.

Nel 1860 vi fu una nuova e più violenta rivolta, durante la quale gli 800 detenuti presero il controllo del carcere. I rivoltosi costituirono la Repubblica di Santo Stefano, che durò solo poche settimane e cadde all'arrivo delle truppe sabaude subentrato a quelle borboniche dopo l'Unità d'Italia.

Negli anni successivi furono reclusi Silvio Spaventa e l'anarchico Gaetano Bresci, assassino del Re Umberto I nel 1900. Durante il fascismo il carcere di Santo Stefano ospitò Sandro Pertini e tanti altri antifascisti quali Mauro Scoccimarro, Umberto Terracini, Giorgio Amendola e Lelio Basso. Non ci furono però solo detenuti politici: Ventotene e Santo Stefano diventarono in quel periodo luogo di confino anche per intellettuali non allineati al pensiero vigente.

Nel 1926, fu ospitato anche un gruppo di intellettuali guidato da Altiero Spinelli, Euge-

nio Colorni ed Enrico Rossi, che sull'isola, nel 1941, misero a punto le idee del *Manifesto di Ventotene*, da cui ebbe origine il Movimento Federalista Europeo, nucleo ispiratore dell'Europa Unita.

Da un piccolo e isolato territorio, luogo di detenzione e oppressione del libero pensiero, è nata l'idea che ancora oggi consente ai popoli europei di vivere in pace e prosperità. Dobbiamo quindi riconoscere che il carcere di Santo Stefano, per alcuni suoi detenuti illustri, è stato in quel periodo spettatore silenzioso della storia nazionale, divenendo storia per idee innovative nate tra le sue mura.

Con la caduta del fascismo ebbe fine la detenzione politica, e il carcere ritornò alla sua funzione originaria e fu utilizzato come ergastolo fino al 2 settembre 1965, quando fu ufficialmente chiuso in base a un decreto legge del 1958 che riformava il sistema carcerario italiano, imponendo la chiusura degli edifici carcerari inutilmente duri.

A proposito delle evasioni, prima ho accennato soltanto a quelle di massa. Ci furono anche alcuni casi di fughe isolate terminate sempre con l'arresto del fuggiasco o con la sua morte per annegamento nel tentativo di arrivare a nuoto alla vicina isola di Ventotene.



L'interno del Panopticon del penitenziario mostra come fosse facile per il poco personale di sorveglianza, in una sorta di chiosco, controllare tutti i prigionieri senza essere visti

Sull'isola qualcuno racconta una storia sulla cui attendibilità ho qualche fondato dubbio: è una storia molto romanzata che racconta una drammatica vicenda che si trasforma in una storia d'amore a lieto fine. Ritengo giusto riportarla perché le storie d'amore, anche se condite con una certa fantasia, piacciono sempre.

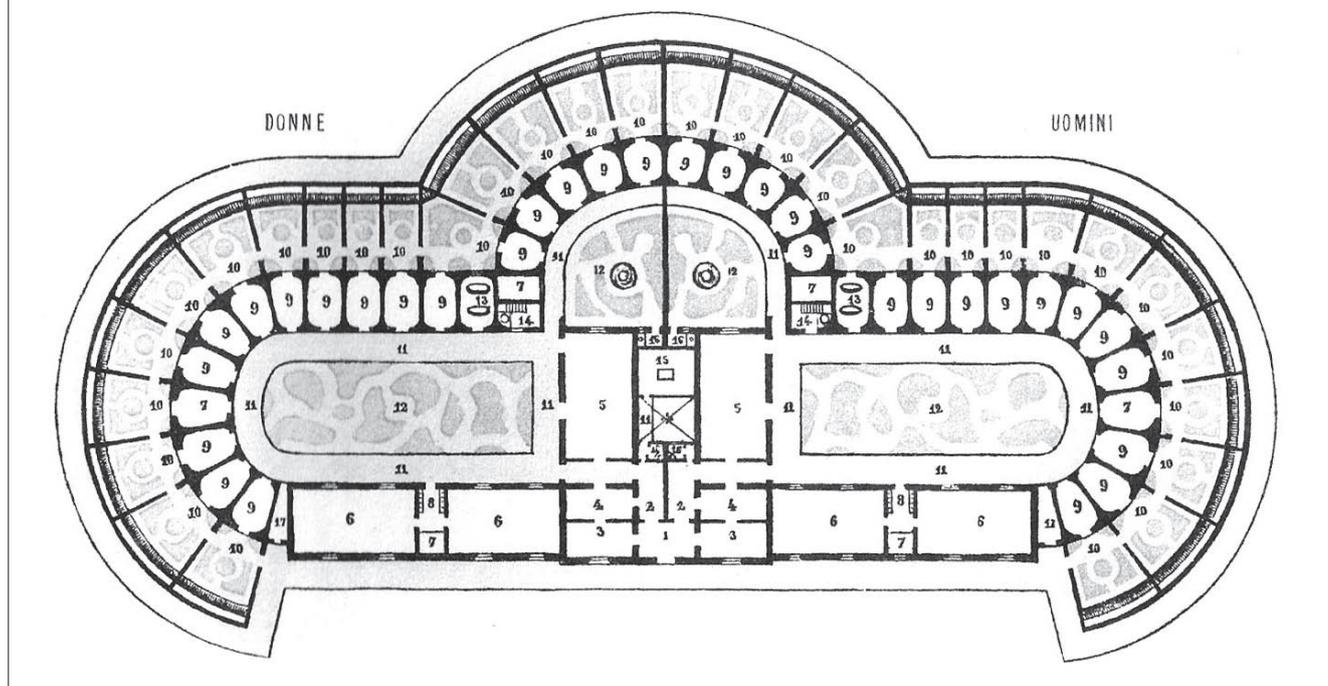
In paese qualche vecchio racconta che nel periodo appena successivo alla caduta del Regno Borbonico, con l'arrivo dei piemontesi per il cambio della guarnigione del carcere, un detenuto che lavorava nell'orto del carcere fece perdere le proprie tracce, e dopo una lunga nuotata riuscì ad arrivare sulle scogliere a sud di Ventotene, in una parte completamente disabitata dell'isola. Si rifugiò nelle grotte che caratterizzano quella parte dell'isola, riuscendo a sopravvivere pescando qualche pesce, raccogliendo frutta e bevendo l'acqua stillante su una parete quasi a piombo sul mare. Dopo un mese le ricerche furono abbandonate perché si ritenne che l'evaso fosse annegato durante la fuga in mare.

Con l'aiuto di una ragazza del paese, conosciuta mentre cercava da mangiare, quell'uomo riuscì a vivere nascosto, tagliandosi la barba per rendersi meno riconoscibile. Con il tempo, dato il profondo legame che era nato con la ragazza,

la famiglia di lei, anche per avere un aiuto nei lavori dei campi, decise di ospitarlo, dicendo alla gente che il giovane era il fidanzato della figlia venuto da Formia. Così, dopo il matrimonio, l'evaso visse tranquillamente a Ventotene, lavorando la terra. Francamente, mi piacerebbe che la fantasiosa storia fosse vera, perché rappresenterebbe una goccia di umanità in un

MANICOMIO DI S. NICCOLÒ IN SIENA

QUARTIERE PER I CLAMOROSI DI AMBEDUE I SESSI



L'immagine del terzo panopticon a nostra conoscenza, riguarda un vecchio "frenocomio" (un manicomio come si diceva allora) di Siena: una casa di "cura" dove erano internati, punto notevole per l'epoca, "clamorosi di ambedue i sessi"

mare di castighi inumani. Questo a prescindere dalle colpe del giovane evaso.

Ritornando a un discorso più realistico e più attuale, dobbiamo ricordare che il 30-1-2016, dopo una visita del presidente del consiglio Matteo Renzi, del ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini e del governatore del Lazio Nicola Zingaretti, il Governo annunciò un piano di recupero e di riutilizzo della struttura del carcere in un'ottica europeista.

Si prevedeva una struttura recuperata e disponibile già nel 2017 in occasione dei trenta anni dalla morte di Altiero Spinelli. Nell'agosto di quell'anno Renzi tornò a Ventotene con la signora Merkel e con politici di mezza Europa: visita in elicottero a Santo Stefano e conferma dell'intenzione di creare nella struttura un grande Centro Convegni e un Centro Studi per le problematiche europee. Fu destinato, per la realizzazione dell'idea, uno stanziamento di 70 milioni, resi disponibili dal fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020: entro pochi me-

si questi soldi andranno in fumo se il Governo non riattiverà il Tavolo tecnico per riprendere la progettualità già avviata.

Il sindaco di Ventotene si è rivolto ai membri dell'attuale governo, e in particolare al ministro Franceschini, ma al momento non ci sono state risposte concrete. Unico lavoro effettuato nel 2017 è stata la realizzazione a Santo Stefano di un eliporto, anch'esso ormai inutilizzato.

Le Associazioni culturali di Ventotene hanno già presentato alcuni progetti, per almeno un parziale utilizzo della struttura, e in particolare per un Museo multimediale al piano terra del carcere, perché i visitatori possano conoscere la storia delle vicende e delle idee nate in questo penitenziario. Si pensa anche a una parte residenziale da destinare agli studiosi che dovrebbero venire da tutta Europa: un'altra idea innovativa sarebbe quella dell'adozione di una cella da parte di ogni paese dell'Unione Europea o di sponsor privati.

Il Comune ha poi chiesto che al *Manifesto di Ven-*



Un'immagine aerea, che non lascia niente all'immaginazione, del comprensorio punitivo

totene venga riconosciuto il titolo di "Patrimonio dell'Unesco", dato che nel 2008 l'isolotto è diventato Monumento Nazionale con decreto del Presidente della Repubblica Napolitano.

Intanto al momento l'economia della vicinissima Ventotene non è ai migliori livelli in quanto è di molto calato il flusso turistico legato all'interesse di conoscere e visitare il Carcere di Santo Stefano.

Al momento nel nuovo governo è tornato al Ministero dei Beni Culturali l'onorevole Franceschini che ben conosce tutta la problematica e quindi si spera possa finalmente ripartire il recupero dell'intera struttura.

Il ministro dovrebbe a breve riconvocare il Tavolo tecnico e far stanziare immediatamente 25 milioni di euro per mettere in sicurezza la struttura e creare un piccolo molo per l'attracco delle imbarcazioni per rendere così visitabile la

costruzione/organismo. Dovrebbero partire poi le vere e proprie opere di ristrutturazione per rendere operativo il previsto Centro Congressi e il Centro Studi Europei. Va infatti tenuto conto che lo stanziamento dei 70 milioni previsti scade alla fine del 2020 e va, come dicevamo, immediatamente prorogato per non perdere il finanziamento.

La valorizzazione culturale e scientifica dell'opera avrebbe, tra l'altro, un'importante ricaduta economica sull'isola di Ventotene, in quanto favorirebbe sicuramente una destagionalizzazione dei flussi turistici, attualmente legati solo alle vacanze estive al mare e alla famosa scuola di attività subacquee. Si creerebbero in tal modo anche molti posti di lavoro, cosa non disprezzabile nell'attuale momento di crisi economica. ■

Nucleare di superficie? Ni, grazie

di Franco Maria Puddu



Sulla vastaspianata grigia del ponte della portaerei statunitense *Enterprise* (CVN 65), fotografata il 18 giugno 1964 mentre era in navigazione sulle acque del Mediterraneo, campeggia la scritta $E=mc^2$ in gigantesche lettere cubitali bianche; le lettere sono formate da una buona parte dell'equipaggio ordinatamente schierato sul ponte di volo, con indosso la candida divisa estiva.

È la cosiddetta formula della relatività ristretta, espressa dal genio di Albert Einstein nel 1905, e sta a significare che l'energia che è in grado di sviluppare un atomo è uguale al prodotto della sua massa per la velocità della luce elevata al quadrato. Dal momento che la velocità della luce ha un valore molto alto, anche in un atomo dotato di una massa modesta il valore intrinseco dell'energia sarà enorme. Se poi la massa sarà notevole, come nel caso dell'uranio, e ancor di più dell'uranio arricchito, l'energia che si sprigionerà sarà straordinariamente elevata, come avverrà in una reazione nucleare controllata (un reattore) o libera (una bomba).

La formula visibile sul ponte di volo della *Enterprise* (allora CVAN 69) simboleggia l'essenza che fa muovere la grande portaerei, tramite i potenti e silenziosissimi reattori di bordo; sulla sua dritta vediamo due altre navi da guerra: gli incrociatori *Long Beach* (DGN 9) e *Bainbridge*

Il nucleare è su portaerei e sottomarini, ma non su altre unità civili o militari, con l'eccezione dei rompighiaccio. Perché?

(DGN 25), anch'essi a propulsione nucleare, che completano la formazione composta dalle tre unità militari di superficie più potenti esistenti al mondo in quegli anni.

Oggi del baldanzoso trio fende ancora il

mare solamente la *Enterprise* (riclassificata CVN 65), ma per poco: l'anno prossimo, a oltre mezzo secolo dal suo varo, verrà radiata; il *Long Beach* l'ha preceduta nel 1995, il *Bainbridge* nel 1997.

Due carriere, queste ultime, molto limitate, dal momento che il primo incrociatore è entrato in servizio nel 1961 e il secondo l'anno seguente;



Sul ponte della portaerei nucleare *Enterprise*, le candido divise dell'equipaggio compongono il Vangelo della legge fisica: $E = MC^2$; in apertura, fa bella mostra di sé lo stemma nucleare sulla fiancata della (unica) NS *Savannah*

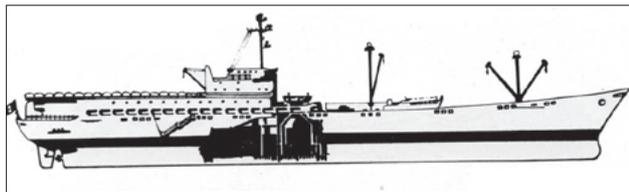
di conseguenza sono rimasti attivi appena 34 e 35 anni: poco, considerando che sono navi a propulsione nucleare, ancorché di vecchia generazione.

Sulla base, quindi, di un grande interrogativo nato nel secondo dopoguerra dello scorso secolo, e valido a tutt'oggi, abbiamo il diritto di chiederci se in questo mondo tormentato dalla (vera o causata) crisi energetica, il nucleare sia una soluzione valida per la propulsione navale.

I vantaggi del nucleare

A prima vista si potrebbe rispondere senz'altro di sì, perché i reattori, anche se a più di 50 anni dalla loro comparsa, non hanno ancora raggiunto rendite energetiche ottimali, possono già offrirne di molto buone (superiori al 35%), oltre ad un numero elevato di indiscutibili altri vantaggi.

Intendendo per rendimento energetico il rapporto fra energia fornita ad una macchina ed energia resa da quest'ultima, non si deve infatti dimenticare che la macchina a carbone, che portò sul mare la prima, rivoluzionaria propulsione meccanica soppiantando la vela, signora indiscussa per decine di secoli, non raggiungeva il 10% (con emissioni inquinanti inaccettabili anche se allora non venivano considerate); quella, successiva, a benzina, sfiorava appena



Un altro piccolo "esplosivo" di un progetto a noi ben più vicino quanto inutile come reddito: quello del nucleare italiano *Enrico Fermi*. Si noti che non facciamo cenno ad altre unità come al sottomarino nucleare *Enrico Fermi*, in quanto militare

il 28% e quella a ciclo diesel, indubbiamente la più conveniente come rendimento, il 33%.

Naturalmente per ottenere il 35% del nucleare i costi sono molto elevati, ma bisogna ricordare che il ritorno economico per il quale una nave da guerra viene realizzata è la sua operatività, ossia un insieme molto complesso di parametri, dai tempi delle triremi fino a quando il comandante Kirk porterà l'incrociatore spaziale *Enterprise* in altre galassie, e in nome dell'operati-

vità si possono sostenere spese che in altri casi verrebbero giudicate folli o inammissibili.

Il raggiungimento di questo risultato, però, comporta un percorso realizzativo da inquadrare in un'ottica molto diversa da quella di chi costruisce navi da guerra convenzionali per non parlare di quelle passeggeri, mercantili o da pesca.

La tecnologia richiesta da una nave a propulsione nucleare, infatti, è diversa da quella convenzionale in ogni particolare, anche in quelli più insignificanti come una flangia o una valvola; tutto questo comporta una impennata quasi verticale nei costi ma, come abbiamo detto, per ottenere determinati risultati bisogna accettare l'onere di sostenere spese molto elevate.

La storia ha dimostrato che tutte le volte che qualcuno ha avuto l'idea di risparmiare ripiegando su soluzioni di compromesso ottenute, ad esempio, ibridando tecnologie mercantili con quelle militari, si sono sempre verificati dei disastri.

Per fare due soli esempi ricordiamo che nel 1915, all'inizio della Grande Guerra, una intera squadra di tre incrociatori corazzati della *Royal Navy* (*Haboukir*, *Hogue* e *Cressy*), costruiti con una compartimentazione interna di tipo mercantile simile a quella del *Titanic*, molto più economica di quella di tipo militare (i quattro locali macchine erano comunicanti tra loro al livello superiore, quindi non erano stagni), venne affondata con la perdita di 1.495 uomini in meno di un'ora dai siluri del sommergibile germanico *U-9*.

Il modernissimo *Tresher*

Quindi, nel 1963, il sottomarino nucleare americano *Tresher*, non ancora ultimato, durante un'uscita di prova in Atlantico scomparve in mare. Sin dall'inizio delle inchieste che seguirono il dramma si intuì subito che la *US Navy* tentava con ogni mezzo di insabbiarle, sino a che, molti anni più tardi, si scoprirà che una tubolatura ad alta pressione era stata realizzata con normale materiale industriale, per giunta mal rifinito. Alla prova, questa aveva ceduto allagando il locale propulsione; il *Tresher*, privo di energia, era affondato lentamente, con l'equipaggio vivo e impotente, sino ad oltrepassare la quota critica, per poi implodere.

Chissà quante unità militari sono oggi in con-

dizioni a rischio perché costruite con materiali inidonei scelti per semplici motivi di risparmio: si potrà venire a sapere, caso per caso, nella maniera più tragica solo il giorno nel quale si dovessero trovare in condizioni critiche. Anche se si può essere certi che nessuno Stato Maggiore lo ammetterà ufficialmente, e il *Tresher* ne è la prova provata. Evitiamo perciò di addentrarci



Il sogno della Germania, durato lo spazio di una sola notte: il mercantile nucleare *Otto Hahn*

in questa spinosa materia per tornare a parlare del nostro argomento.

I reattori, dunque, offrono una resa energetica soddisfacente; inoltre anche se il combustibile destinato ad alimentarli è costosissimo, ne bastano quantità relativamente modeste perché operino dai 5 ai 10 anni prima di doversi rifornire.

Le unità di superficie che li adottano, anche se potrebbero, non sviluppano velocità particolarmente elevate per due motivi: il primo è dato dal fatto che la velocità media di una nave operante in convoglio deve essere inferiore a quella massima dell'unità più lenta del convoglio stesso. Considerando che le unità nucleari di superficie devono navigare sempre inquadrato in consistenti formazioni, come se fossero in convoglio, sono costrette ad adattarsi alle possibilità più modeste delle navi convenzionali, regola che non vale per i sottomarini che, se non effettuano protezione in scorta ad una portaerei, operano isolati portando, in immersione, la loro mole ben oltre i 40 nodi.

Il secondo motivo è imposto dalla necessità di impiegare razionalmente gli apparati di propulsione, perché anche se il cuore che spinge la nave è nucleare, eliche, assi, turbine, riduttori,

pur di eccellente qualità, se mantenuti troppo a lungo sotto sforzo vanno incontro a una precoce usura che ne compromette l'efficienza, imponendo costosi lavori di manutenzione. Ma non dovendo stivare grandi quantità di carburante, hanno grandi disponibilità di spazio da utilizzare per altri fini. In conseguenza, a favore delle unità militari di superficie, il nucleare porta i seguenti vantaggi: buona resa energetica e grande silenziosità del propulsore, autonomia praticamente illimitata, possibilità di mantenere velocità costanti per lunghi periodi, aumento delle capacità offensive, mancanza di emissioni inquinanti e segnatura IR minima.

Per i sottomarini a queste caratteristiche va aggiunto che il reattore non consuma ossigeno e questo, nei locali di bordo, può essere rigenerato consentendo un'autonomia subacquea limitata più dalle necessità psicologiche che fisiologiche dell'equipaggio, dal momento che, per quanto si possa migliorare la vivibilità dell'ambiente, questo resta pur sempre innaturale e claustrofobico.

Dopo aver deciso di tentare l'opzione nucleare, gli Stati Uniti, alla fine degli Anni 50 dello scorso secolo, diedero il via alla realizzazione di un gruppo formato da quattro prototipi di unità: un sommergibile, un incrociatore, una portaerei e una nave mercantile.

Saranno imitati da altri Paesi, ma con scarsa coordinazione, eccessiva competitività, grandi velleità politiche e spesso poche possibilità tecniche; un insieme di fattori che non poteva certo essere la premessa ideale per ottenere buoni risultati.

***"Mobilis in mobili"* (motto del sottomarino *Nautilus*)**

Il primo ad entrare in servizio nel 1955, fu il *Nautilus*; un sommergibile nucleare (allora si diceva "atomico") che però non poteva ancora essere considerato un vero sottomarino; essendo la prima realizzazione di tal genere era pieno di compromessi e soluzioni provvisorie, molte derivate da progetti stranieri, come il missile che avrebbe dovuto trasportare e non imbarcò mai, un *Regulus* derivato dalla V1 tedesca, posto in un contenitore stagno simile a quelli dei SLC della X MAS.

Di conseguenza, dopo una vita operativa breve



Caricamento del combustibile (tuttavia ancora spento) a bordo del progetto giapponese *Mutsu*, nel porto di Sekinehama

e sperimentale, fu destinato all'addestramento; radiato dai ruoli del naviglio operativo nel 1979 venne musealizzato nel 1986. Fu una vera pietra miliare per la *US Navy*, ma fu anche un prezioso simbolo di propaganda da ostentare davanti agli occhi dell'opinione pubblica mondiale.

Differente è la storia del *Long Beach*, prima unità militare di superficie nucleare, operativa dal 1961 (nel 1959 era entrato in servizio il rompighiaccio nucleare sovietico *Lenin*), primo incrociatore nucleare missilistico al mondo e prima unità nucleare ad essere impegnata in combattimento, dato che abbatté una decina di velivoli da combattimento MiG nel conflitto vietnamita cui prese parte.

La sua carriera, che si concluse con la radiazione nel 1995, fu però quella di una cattedrale nel deserto perché, previsto come primo di una numerosa classe, fu invece l'unico ad essere realizzato a causa dei suoi alti costi di esercizio, ma ancor più per quelli altissimi di acquisto: si pensi che contro i 95 miliardi di lire dell'epoca spesi per la costruzione della coeva e modernissima portaerei d'attacco *Constellation* (dotata di due rampe missilistiche binate e 90 velivoli circa), il *Long Beach*, semplice incrociatore, ne venne a costare ben 210.

La già citata portaerei *Enterprise*, impostata nel 1958 e completata nel 1961, dotata di 8 reattori nucleari (2 per ciascuna delle sue 4 eliche), con ponte di volo angolato, 4 catapulte e circa 90 velivoli, nonostante sia stata la più longeva della

pattuglia sperimentale, ebbe una sorte simile, per alcuni versi, a quella del *Long Beach*: avrebbe dovuto essere la prima di una classe di 5 unità, ma anche i suoi costi furono così esorbitanti che si decise di limitare il progetto alla sola "big E", come era soprannominata in ricordo dell'omonima che l'aveva preceduta. D'altronde, questo è il logico scotto che pagano tutti i prototipi. Le 10 portaerei, sempre nucleari, della successiva classe "Nimitz", furono invece considerate convenienti al prezzo (è, però, una valutazione media) di 4,5 miliardi USD ciascuna.

Miglior sorte ebbe il cacciatorpediniere (poi incrociatore) *Bainbridge*, prima unità nucleare di dimensioni decisamente più contenute entrata in servizio nel 1962, con le sue 8.600 tonnellate di dislocamento contro le 17.350 del *Long Beach*, anche se, contro le previsioni iniziali, rimase anch'essa l'unica della sua classe, visto che costò 163,1 milioni USD e altri 103 ai lavori di grande rimodernamento del 1974 che la portarono a 9.100 tonnellate.

Tuttavia fu la base, assieme ai convenzionali "Belknap", del *Truxtun*, dal quale derivarono i 2 "California" e da questi i 4 "Virginia", che andarono a costituire una rispettabile forza di 9 incrociatori missilistici nucleari, che però non ebbe futuro, e rimase in servizio "ad esaurimento".

Termine servizio "ad esaurimento"

Infine abbiamo l'ultima unità, il mercantile *Savannah*, sul quale si erano appuntate attenzioni e grandi speranze per il futuro della navigazione commerciale. Entrò in servizio nel 1962 per la *States Marine Line* (agenzia federale del Dipartimento dei Trasporti che cura la *National Defense Reserve Fleet*), cui subentrerà nel 1965 la *American Export-Isbrandtsen Lines*, compagnia di Bandiera fra la Costa Orientale e il Mediterraneo dal 1919 al 1977 per la quale navigherà fino al 1972.

Con una bellissima linea filante aveva una stazza di 13.599 tonnellate, una capacità di carico piuttosto limitata di 9.550 t e 60 eleganti cabine per altrettanti passeggeri; con un equipaggio di 124 uomini, raggiungeva una velocità di crociera di 21 nodi, buona per un mercantile.

Fu un successo, ma il carico pagante era limitato, mentre i costi di gestione erano altissimi, ed

era difficile reclutare il personale specializzato per la conduzione del reattore; così, dopo un certo numero di crociere dimostrative e propagandistiche, questa “vetrina” del nucleare commerciale, totalmente ignorata da tutte le Marine mercantili, nel 1972 venne radiata, musealizzata nel 1985 e dal 1999 si trova nel *James River Merchant Marine Reserve Fleet* vicino a Newport, in Virginia.

Qualche interesse, però, lo aveva sollevato, e, certi di saper affrontare il problema meglio di quanto non avessero fatto gli Stati Uniti, alcuni Paesi tentarono un loro personale approccio al nucleare mercantile: Italia, Germania e Giappone.

Il tentativo dell'Italia fu certamente prematuro: all'inizio degli Anni 60 dello scorso secolo, Marina Militare e CNEN (oggi ENEA) decisero di realizzare un sottomarino nucleare, il *Guglielmo Marconi*, e una unità mercantile convertibile in nave logistica, la *Enrico Fermi*. Naturalmente l'aiuto degli Stati Uniti era condizionante, ma il progetto venne lanciato in anni molto difficili, quando, oltre tutto, l'esportazione di tecnologie nucleari a terzi, e non sotto il proprio controllo, non rientrava nei piani né della Casa Bianca né del Pentagono, e un netto rifiuto bloccò sul nascere le sproporzionate velleità italiane.

Andò relativamente meglio alla Germania, allora Repubblica Federale Tedesca, che nel 1968 fece entrare in servizio il mercantile *Otto Hahn* (un fisico nucleare tedesco degli Anni 30), dotato di un reattore nazionale; ma dopo lunghe valutazioni, nel 1979 il costo di esercizio della nave venne giudicato inaccettabile, il reattore fu rimosso, e l'*Otto Hahn* dal 1982 è tornato a navigare a propulsione convenzionale.

La nave per ricerche giapponese *Mutsu*, impostata nel 1968, varata nel 1970 e in servizio dal 1972, fu ancora più sfortunata: la maggioranza dell'opinione pubblica giapponese, dopo le due bombe atomiche dell'ultimo conflitto mondiale, aveva a malapena tollerato la costruzione di alcune centrali nucleari terrestri, e di una galleggiante non ne voleva sapere; così, dopo un lungo strascico di problemi tecnici e politici, la nave, completata nel 1990, fu radiata nel 1992 dopo essere costata, nell'arco di 25 anni, circa 2 miliardi USD senza aver dato alcun risultato.

Arrivano i “ledokol”

Questi tre Paesi, comunque, non sono stati i soli a volgere lo sguardo al nucleare navale: anche Francia, Gran Bretagna, Unione Sovietica e Cina, con modalità e fini diversi, si sono mosse in quella direzione, Francia, Gran Bretagna e Cina nel militare, l'Unione Sovietica anche nel campo civile, primo Paese, dopo il varo del *Nautilus* e prima di quello del *Long Beach*, ad impiegare unità nucleari anche se di un modello molto particolare ed esclusivo: i rompighiaccio, in russo “ledokol”.

Per questi, di grande importanza strategica, sono valide le considerazioni che giustificano le enormi spese nel settore militare non applicabili a quello commerciale. Hanno infatti una importanza vitale dal momento che mantengono aperte il più a lungo possibile le vie d'acqua che collegano i porti delle aree artiche della Russia, riducendone al massimo l'isolamento nel lungo inverno del Nord.

Il primo rompighiaccio, il *Lenin*, varato nel 1957, venne ritirato dal servizio nel 1989 perché il pesantissimo scafo, realizzato in acciai speciali, aveva duramente sofferto i 30 anni di continuo attrito contro il ghiaccio, ed è stato trasformato in museo nel 2005.

Negli anni, comunque, ne sono stati varati 9 (6 classe “Arktika” e 2 classe “Taymir” più il cargo con capacità rompighiaccio *Sevmorput* (*Severnij Morskoi Put*, Rotta del Mare del Nord), tutti in servizio a rotazione (ma 6 sono sempre operativi) per via degli elevati costi di impiego e delle manutenzioni cui vengono sottoposti. Sono le uniche unità nucleari civili esistenti al mondo.

Anche la loro storia è tormentata, come si può riscontrare dai dati delle loro vite. Non stupisce quindi il numero di incidenti: si parla di almeno 12 emergenze nucleari e oltre 100 radiologiche. Queste navi sono costruite appositamente per navigare in acque con presenza di ghiacci perenni. Per aumentare il traffico mercantile lungo le coste nord della Siberia. I rompighiaccio nucleari sono assai più potenti rispetto ai loro corrispondenti a motore diesel: possono forzare banchi di ghiaccio spessi fino a 2,5 metri ad una velocità fino a 10 nodi. In acque libere, possono toccare i 21 nodi.

Vaiogach e *Taimyr* hanno un equipaggio di 120

marinai, mentre l'*Arktika* arriva a oltre 200, addestrati al collegio Makarov di San Pietroburgo.



Il grande cargo con capacità rompighiaccio *Seomorput* (*Severnij Morskoi Put*, Rotta del Mare del Nord), in grado di espletare validamente i compiti di nave logistica e di rompighiaccio

Dando un'occhiata alla situazione globale, vediamo dunque che solo le Marine di Cina, Francia, Gran Bretagna, Russia (ex URSS) e Stati Uniti (in ordine alfabetico) detengono unità nucleari, per la precisione 166 in tutto, mentre la Russia ne ha anche 9 in carico a *Rosatom* (l'Ente di Stato per l'energia nucleare).

Scendendo nello specifico, a parte i rompighiaccio e il cargo russi, solo Francia, Russia e Stati Uniti hanno unità di superficie, ossia una portaerei la Francia, 11 gli Stati Uniti (tutti gli incrociatori "ad esaurimento" sono andati gradatamente in disarmo negli anni) e 2 incrociatori la Russia: nel contesto di tutte le navi nucleari, 154 sottomarini contro 14 unità di superficie, ma si tratta di una sproporzione dovuta a scelte ben oculate.

Solo gli Stati Uniti, infatti, possono contare su una forza di superficie estremamente valida, per mantenere attiva la quale hanno dovuto accettare notevoli sacrifici, il più consistente dei quali è l'elevatissimo costo delle portaerei per acquisizione, manutenzione e mantenimento della sicurezza.

D'altra parte, alla base di questo strumento, è la scelta fatta già durante la Seconda Guerra Mondiale con l'esperienza della guerra aeronavale sostenuta nel Pacifico, per mantenere sempre attivo uno strumento di forte proiezione di potenza a lungo raggio, integrato, assieme ad

una adeguata presenza subacquea pur dando la priorità alla forza di superficie.

L'Unione Sovietica (poi Russia), che non aveva analoghe esperienze e necessità, dovendo creare, dalle ceneri del conflitto, uno strumento navale ex novo, aveva puntato principalmente sull'arma subacquea, e, pur tra mille problemi e difficoltà, era riuscita nel suo intento, ripartendo il suo strumento in 5 flotte, mirate e indipendenti, destinata ciascuna al proprio teatro specifico.

Bisogna comunque ammettere che fra tutte le unità nucleari, queste, al di là delle numerose difficoltà, sono state quelle che hanno garantito il maggior numero di risultati positivi.

Possiamo quindi concludere che le applicazioni civili della propulsione nucleare navale, si sono in genere dimostrate un fallimento, sia per motivi di costo che di sicurezza, a parte i rompighiaccio russi, che tuttavia sono una applicazione che definiremmo di nicchia.



Questa immagine, quella della portaerei statunitense *Bush*, è un compendio delle numerose capacità militari del nucleare su di una unità di superficie; tuttavia i numerosi pro e i contro, hanno fatto sì che fra le unità di superficie siano state preferenziate le portaerei, accantonando quelle logistiche a parte, per la Russia, i rompighiaccio

In conclusione, l'esperienza ci ha dimostrato come soltanto in ambito militare, dove, come è noto, i costi e la sicurezza hanno importanza molto relativa, il nucleare continua a trovare un'applicazione perché in ambito civile è penalizzato dal costo, dalla sicurezza e dalla concorrenza con la propulsione convenzionale. ■

Regia pirofregata Vittorio Emanuele



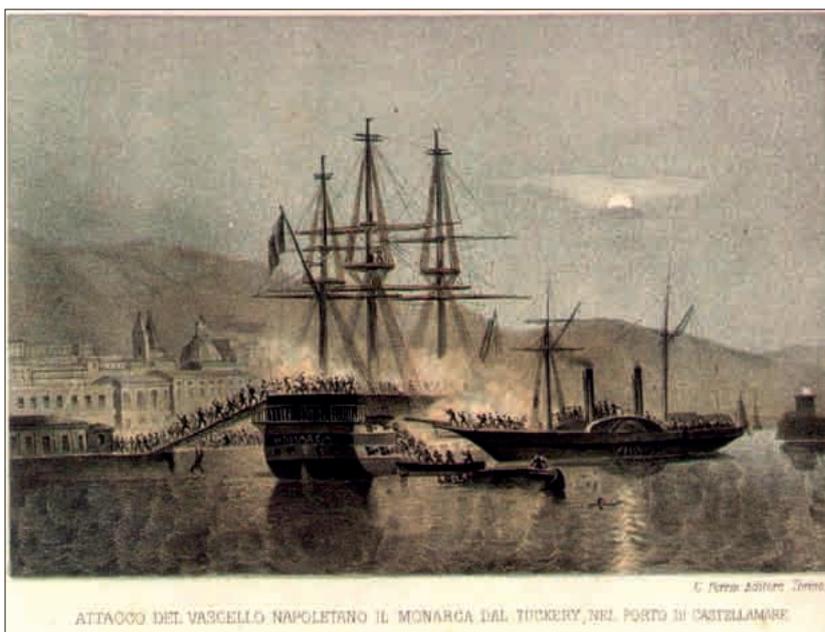
di Mario Veronesi

La Regia pirofregata "Vittorio Emanuele" (1856-1900) fu un'unità della Marina sarda che prese parte alla 2ª guerra d'indipendenza, e con la squadra francese gettò le ancore nelle acque di Venezia. Bombardò e prese parte attiva all'occupazione di Ancona, al bombardamento di Gaeta, e nel 1866 alla battaglia di Lissa. È stata la prima nave scuola della nascente Regia Marina italiana, ha solcato i mari per ben 44 anni, gran parte passati alla vela sull'Oceano Atlantico e sul Mediterraneo, educando, preparando, addestrando generazioni di giovani aspiranti alle dure fatiche del mare. Fornendo alla flotta militare ufficiali allenati, istruiti e preparati alle più complesse responsabilità della vita di bordo e del comando navale, ed esperti marinai nelle categorie gabbieri e timonieri. Furono 28 le campagne d'istruzione di questo veterano dei mari, che attese in disponibilità il giorno della sua uscita dai quadri del regio naviglio, avvenuta con regio decreto il 10 giugno 1900. Dal marzo del 1902 la vecchia nave scuola fu ancora adibita al compi-

*Una piccola grande nave
che nella seconda metà
dell'Ottocento fece garrire
la bandiera della Marina
sardo piemontese
e poi italiana su tutti
i mari del mondo*

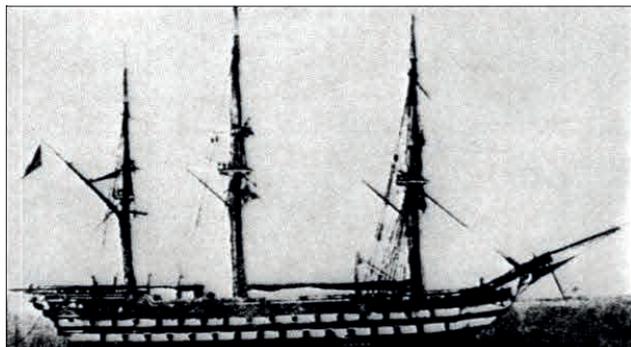
to di guardiaporto a Taranto, con la caratteristica G.M. 18. Fu demolita nel 1907.

Il 25 maggio 1871 mosse da Genova a rimorchio del *Cambria*, un trasporto a ruote, proveniente dalla Marina siciliana. Arrivò il 28 a Napoli dove, dopo un periodo di riparazioni e sistemazioni terminate nel giugno 1873, intraprese la sua prima cam-



La pirofregata garibaldina *Tuckery* (a destra) attacca il *Monarca* borbonico nel porto di Castellammare, nell'agosto 1860, incisione di Carlo Bossoli

pagna d'istruzione per gli allievi della Scuola di Marina. Il *Vittorio Emanuele*, al comando del capitano di vascello Vittorio Arminjon, iniziò quel lungo periodo di campagne d'istruzioni alla vela per gli allievi della Regia Scuola di Marina di Genova e poi di Livorno, per la quale la nave si dimostrò particolarmente idonea.



Un'immagine ufficiale dell'unità che, transitata nella Marina sardo piemontese, ha cambiato il nome in *Vittorio Emanuele*

Partita da Napoli il 15 giugno per la sua prima campagna d'istruzione, la pirofregata *Vittorio Emanuele*, dopo 16 giorni di navigazione esclusivamente a vela, approdò il 31 luglio nella rada di Gibilterra. Lasciata la base inglese il 2 agosto, la nave giunse nel porto di Portsmouth il 24 dello stesso mese. Nel suo rapporto di viaggio al ministero il comandante Arminjon tra l'altro riferiva: *"gli allievi della regia scuola sono divisi in due guardie, pari e impari. Essi attendono alla manovra dell'albero di mezzana in tutte le ore non assegnate alla pulizia individuale, alle scuole, ai pasti ed agli esercizi. Dallo zaffarancio della sera a quello del mattino ogni allievo, in termine medio, ha quattro ore e mezza di guardia, sei ore e mezza di riposo nella branda. Essi sono abbastanza svelti ed arditi, per quanto riguarda i giovani della 2° divisione hanno superato la mia aspettativa. I giovani del primo anno cominciano a salire senza esitazione fino sulle crocette di velaccio. Nel prendere i terzaruoli, serrare i velacci e controvelacci con vento fresco ed anche con mare grosso, sia di notte che di giorno, l'albero di mezzana non è mai indietro agli altri. La scuola di attrezzatura e di manovra si fa il mattino prima della colazione. Dopo gli esercizi generali cominciano le scuole nel quadrato, le quali durano da una ora e mezza a tre ore di tempo alternando le materie. Ultimate queste scuole vi è un altro periodo*

*di esercizi pratici dalle 2,30 alle 4 pomeridiane. Gli allievi del 2° corso complementare fanno a bordo il servizio di guardiamarina, alternandosi con gli ufficiali in comando di guardia. Il tempo che loro rimane disponibile per le scuole di pratica, per le osservazioni astronomiche e per i calcoli non è molto; credo perciò che in complesso sarebbe bene sopprimere il corso di macchina nella campagna annuale di istruzione e dare quell'insegnamento in collegio. Tale studio non può farsi a bordo con la dovuta regolarità a motivo del servizio attivissimo imposto agli allievi del corso complementare, quantunque sia lodevolissimo lo zelo dell'ingegnere sig. Masdea. Tutti gli ufficiali di bordo mi hanno secondato con molto zelo e con molta intelligenza. Il giorno stesso del nostro arrivo fui invitato a pranzo dall'ammiraglio Rodney Mungif, comandante in capo del dipartimento, il quale fu assai cortese, dandoci poi agevolezza per visitare l'arsenale ed i bastimenti in allestimento, in commissione e in disarmo. Gli allievi scesero nei giorni 26 e 27 agosto e poterono vedere la scuola cannonieri sull'Excellent, il trasporto di 4.000 tonnellate, l'ariete corazzato Thunderer, alcune officine dell'arsenale. Ci accompagnava un ufficiale macchinista il quale parlava la lingua italiana". Il 2 settembre la nave con l'ausilio del vapore lasciava con cattivo tempo l'ancoraggio di Portsmouth giungendo il 3 a Plymouth. Partito da questa baia a vela il giorno 6, ancorò per cattivo tempo nella Manica in vista del canale di Dartmouth. Verso le 11,00 la nave entrò nel fiume Dart, ancorandosi davanti alla città, in vista dei vascelli Britannia e Hindoztan, su cui si trovava la scuola dei cadetti della Marina inglese. Riferiva sempre il comandante Vittorio Arminjon: *"I due vascelli erano uniti da un ponte coperto e si passava dall'uno all'altro per recarsi nelle sale di studio e di lavoro. La distribuzione dei locali era molto ben distribuita e non mancava nulla delle comodità che si potrebbero avere in vasti ed ampi fabbricati a terra". Il giorno 8 con il cambiamento dell'alta marea il Vittorio Emanuele salpò, ed appena giunto oltre la barriera esterna spiegò tutte le vele, spense i fuochi della caldaia e fece rotta per Falmouth dove giunse l'11 settembre. Il giorno dopo la nave salpò dal porto inglese per il Portogallo, ancorandosi nel fiume Tago alla sera del 20 settembre, davanti alla città di Lisbona. Il Vittorio Emanuele lasciò Lisbona il 26 settembre e giunse a Gibilterra la mattina del 30, trovando in rada la fregata Ve-**

nezia con l'insegna dell'ammiraglio Di Monale. Il *Venezia* era una pirofregata corazzata, due alberi a vele quadre ed uno a vele auriche, scafo in legno con corazza riportata. Dopo il 1881 fu trasformata in nave scuola torpedinieri. Costruita nei cantieri Foce di Genova per un dislocamento di 6.250 t, fu varata nel 1869, radiata nel 1895. La campagna terminò nelle acque di Arzachena, dove, terminati gli esercizi militari e gli studi idrografici, la nave fece rotta per Napoli per sbarcarvi gli allievi, passando in disarmo il 10 novembre.

Nella seconda campagna addestrativa, partecipava come allievo il futuro ammiraglio Paolo Thaon di Revel (1859-1948).

1876: quarta campagna di addestramento. La nave attraversò l'Oceano Atlantico per giungere a Filadelfia il 16 agosto ancorando nel fiume Delaware. Dopo 12 anni, una nave della Regia Marina ritornava in quella città americana. Numerosi furono gli impegni istituzionali e di rappresentanza, e visite alle città vicine; solo New York non fu visitata, perché ritenuta pericolosa per gli equipaggi. Ripartito dalla città americana il 26 ottobre, dopo quattro giorni di navigazione si ebbero a bordo alcuni casi di febbri tifoidi; il medico somministrò dosi massicce di chinino a tutti. La sera del 2 ottobre il marinaio Francesco Nicolao cadde accidentalmente in mare e non fu più ritrovato. Il 16 il *Vittorio Emanuele* giunse davanti al canale di Fayal ed il giorno seguente ancorò nella rada di Horta. Il 29 gettò l'ancora nella rada di Gibilterra, per giungere a Napoli l'8 novembre avendo toccato Cagliari (5-6).

1878: la settima campagna d'istruzione fu ricordata per le innumerevoli tempeste ed uragani che la nave dovette affrontare sia in Mediterraneo sia nelle acque dell'Oceano Adriatico.

1880: nona, decima e undicesima campagna d'istruzione. Nell'undicesima campagna, la na-

ve partì da Napoli il 24 novembre 1880, toccando Pozzuoli (25-26) per la rettifica delle bussole; in dicembre Messina (9-12), Corfù (19-17 gennaio 1881), Argostoli (19-28), Pireo (31-18 febbraio); a marzo Smirne (5-21), Golfo di Fouyes



La pregevole polena raffigurante il Re d'Italia che ornava la prora del *Vittorio Emanuele*

(21-24), Syra (27-29); in aprile Suda (6-12), Scio (16-25). In questo luogo disasttrato dal terremoto, il *Vittorio Emanuele* trovò alla fonda due avvisi francesi, dei quali il *Bouvet* era stato il primo bastimento estero accorso sul luogo; tre avvisi turchi, un avviso greco, uno russo e la corazzata inglese *Thunderer*, spedita da Malta con 400 ten-

de, materiali e coperte, una corvetta americana ed un avviso prussiano. Rilevato che tutti i soccorsi erano stati inviati all'isola di Scio, mentre Kata-Panagia, epicentro del terremoto, era stata totalmente dimenticata, caricati a bordo soccorsi e viveri, il *Vittorio Emanuele* partì il 19 per Kata-Panagia, paese quasi totalmente distrutto. Tutto fu sbarcato, viveri, tende e legname, concorrendo al primo soccorso di quella gente. Fra tutti i bastimenti esteri solo il *Vittorio Emanuele* ricevette attestati di stima e gratitudine. Il *Vittorio Emanuele* ritornò a Smirne il 25 aprile, per proseguire per Reggio Calabria (21-22 maggio), giungendo a Napoli il 23.

1886: sedicesima e diciassettesima campagna d'istruzione. Anche quell'anno il *Vittorio Emanuele* compì due consecutive campagne alla vela. La prima da solo per la scuola timonieri e gabbieri; la seconda per gli allievi della Regia Accademia. Al comando del capitano di vascello Stanislao Monfort, la nave passò in armamento il 26 marzo per la prima speciale campagna

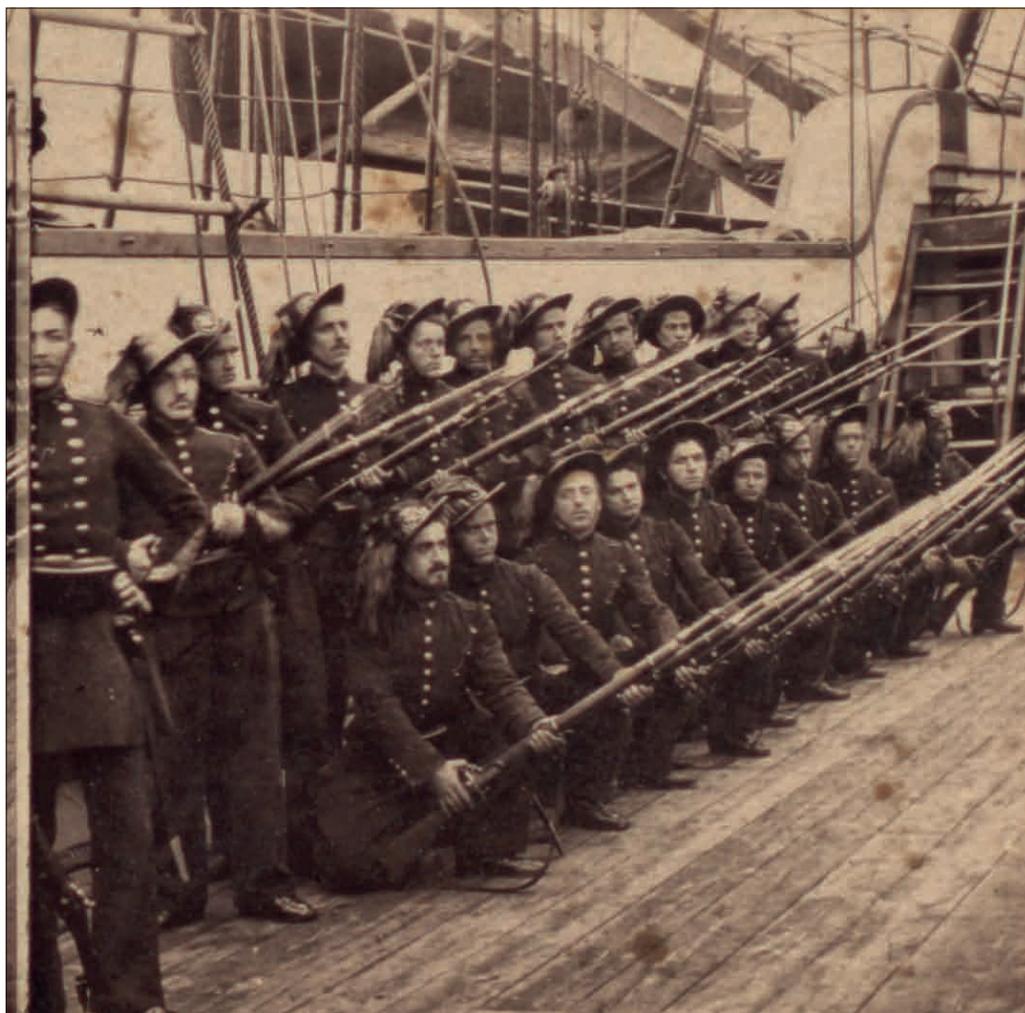
per timonieri e marinai. Due erano gli scopi di questa campagna:

- 1) riunire sulla nave il maggior numero possibile di marinai di nuova leva, al fine di curarne l'istruzione marinai, nell'intento di trarre da essi buona parte dei graduati delle categorie marinai e timonieri richiesti per i bisogni della flotta;
- 2) preparare un numeroso equipaggio da servire più tardi all'armamento delle due navi scuola, a bordo delle quali i giovani dell'Accademia navale dovranno compiere la prossima campagna di mare.

1890: ventiduesima campagna d'istruzione. Il primo giugno il *Vittorio Emanuele* passò in armamento speciale, il 6 si costituisce la divisione navale allievi composta anche dalle navi *Vettor Pisani*, *Caracciolo* e *Cavour*, arrivando a Livorno il 16. Si imbarcarono 112 allievi sul *Vittorio Emanuele*, nave ammiraglia, di cui 39 della prima classe, 46 della seconda, 13 della quarta, 14 della quinta; 55 sul *Pisani*, 49 sul *Caracciolo* e 46 sul



La pirofregata Vittorio Emanuele in esercitazione a vele spiegate nell'estate del 1861 (acquerello su cartone, Museo Storico Navale di Venezia)



Un piccolo reparto di bersaglieri con le baionette inastate, posa per una foto sul ponte della pirofregata durante un'esercitazione

Cavour. Durante questa campagna si toccarono i seguenti porti: in luglio Vado (18-22), porto Conte (27-29); in agosto Golfo Palmas (1-2), Cagliari (3-9), Porto Santo Stefano (14-15), Corfù (25-1 settembre); in settembre Taranto (5-11), Malta (19-26), Siracusa (27-29), Augusta (29-5 ottobre), Palermo (8-14), Golfo Aranci (18-22), Livorno per fine campagna 23 settembre. Nella sua relazione l'ammiraglio Denti, comandante la divisione, scrisse: "il *Vittorio Emanuele* e il *Vettor Pisani*, sono ormai vecchi e deformati con una linea d'immersione che non è la più conveniente, sono lentissimi a vela ed a vapore; stringono male e appena il mare è un pò agitato e il vento contrario non guadagnano nulla al vento. La *Caracciolo* è in migliori condizioni, ma ha l'inconveniente di non avere batteria, e nei giorni di cattivo tempo gli allievi si trovano molto a disagio, perché dovendosi

chiudere gli sportellini e i boccaporti il loro quadrato, come tutto il corridore, resta senz'aria. Il *Cavour*, se continuasse ad essere destinato per questa campagna, dovrà essere meglio suddiviso per utilizzare molto spazio ora sprecato. Ma anche questa nave ha bisogno di una seria visita allo scafo ed al timone".

1894: ventiseiesima campagna d'istruzione. Dopo un periodo trascorso in bacino a Napoli, la nave riarmò l'11 giugno per la consueta campagna estiva degli allievi della Regia Accademia navale di Livorno, inalberando anche per quell'anno l'insegna del comandante della divisione navale d'istruzione. Al comando del capitano di vascello Edoardo Parancandolo, la nave

partì da Napoli il 14 giugno, effettuando al largo il collaudo del nuovo sistema delle artiglierie, e a Pozzuoli alla rettifica delle bussole, arrivando a Livorno nella mattinata del 20. Componevano la divisione navale le unità: *Vittorio Emanuele*, *Flavio Gioia*, *Amerigo Vespucci* (veliero costruito nell'arsenale di Venezia e varato nel 1882. Fu la prima nave militare ad essere intitolata al celebre esploratore e navigatore fiorentino). Partiti da Livorno il 2 luglio, le unità sostarono ad Alessandria d'Egitto (25 luglio-4 agosto), Tripoli (11-13), Taranto (20-25), Corfù (28 agosto-1° settembre), Corinto (2-6); il giorno 8 settembre mentre le unità si trovavano nel canale di Zante, furono raggiunti dallo yacht a vapore *Gaiola* con a bordo S.A.R. il principe di Napoli. la *Gaiola* rasentò la poppa del *Vittorio*

Caratteristiche generali

Costruita nei cantieri della Foce di Genova per la Marina del Regno di Sardegna, varata nel 1856 con scafo in legno con carena rivestita di rame, la nave risultò avere eccellenti qualità nautiche, tanto da navigare frequentemente a vela (allo scopo era dotata di elica sollevabile e fumaiolo retrattile).

Dislocamento: Normale: 3.126 t - Pieno carico: 3.300 t

Dimensioni: Lunghezza: f.t. 61,94 m; p.p. 55,60 m - Larghezza: 15,3 m - Immersione: media c.n. 6,7 m

Apparato motore: 3 caldaie - una motrice alternativa - un'elica - Potenza: 1.488 HP

Velocità: 9 nodi

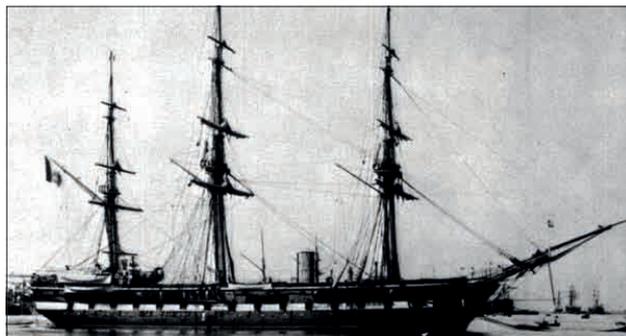
Velatura: tre alberi a vele quadre armati a nave

Combustibile: 380 t di carbone

Armamento iniziale: 16 cannoni lunghi in ferro liscio da 40 libbre in batteria - 14 cannoni-obici in ferro liscio da 20 libbre in batteria - 1 cannone lungo in ferro liscio da 80 libbre a prora - 20 cannoni-obici in ferro liscio da 40 libbre in coperta

Armamento (1894): 10 cannoni in acciaio rigato cerchiato da 165 mm - 2 cannoni in acciaio rigato cerchiato da 120 mm

Equipaggio: 539 tra ufficiali, sottufficiali, sottocapi e comuni



Emanuele proseguendo dopo che S.A.R. aveva salutato gli allievi che si erano schierati sul coronamento di poppa.

1896: ventottesima campagna d'istruzione. Dal primo giugno era in armamento speciale al comando del capitano di vascello Giovanni Giorello. Il 6 la nave mosse da Taranto avendo a bordo di passaggio per La Spezia alcuni operai dell'arsenale con 11 bambini, 27 allievi cannonieri e molto materiale. Napoli (8-11), La Spezia (13-20), Livorno 20. Il 26 giugno si costituì la divisione navale d'istruzione al comando del contrammiraglio Carlo Marchese, con le navi *Vittorio Emanuele* (ammiraglia) e *Flavio Gioia*. La campagna si svolse parte in Mediterraneo e

parte in Atlantico, in luglio da Livorno (1), Palma (10-14), Sabinilla (21-22), Stretto di Gibilterra (22), Gerates (22-23), Tangeri (23-27); in agosto Ponta Delgada (6-13), Horta (16-18), Vigo (30); in settembre Cadice (11-15), Stretto di Gibilterra (16), Porto Mahone (23-26), Golfo Aranci (27-28), Cagliari (29-2 ottobre), per giungere a Livorno il 4 ottobre per fine campagna. La divisione navale fu sciolta e il *Vittorio Emanuele* lasciò Livorno l'8 per La Spezia (8-17), poi fece rotta per La Maddalena (19-22), e Taranto il 26 ottobre, entrando in bacino il 12 dicembre. Con la ventottesima campagna, si chiuse il ciclo delle preziose attività della pirofregata *Vittorio Emanuele*. ■

“Request Permission to Come on Board”, imbarco sulle unità della 6^a Flotta

di Michele matr. 145 Nave Irrequieto



William Thomas Sampson uscì dall'Accademia di Annapolis nel 1861, servì con onore nella guerra contro la Spagna prima bloccando in porto a Santiago di Cuba la squadra spagnola e poi distruggendola quando, un mese dopo il blocco, la stessa cercò di uscire contro la squadra americana.

Viene ricordato per un messaggio che comunicava la distruzione della flotta nemica il giorno del 4 luglio: “The Fleet under my command offers the nation as a Fourth of July present, the whole of Cervera’s Fleet!” (L’Amm Cervera era al comando della squadra spagnola). L’Amm Sampson fu congedato nel 1902 per motivi di salute con il grado di contrammiraglio.

Nell’estate del 1971 ero imbarcato su N. Vittorio Veneto nella base di Taranto. Era Cte in 2^a il mitico Comandante Papili, di nome Franco, di fatto spesso consegnato a bordo. Questa “battutona” è la parafrasi di uno dei suoi detti celebri: alla moglie che lo chiamava dalla banchina “Franco, Franco” urlò in risposta: “Oggi qui di franco non c’è nessuno!”.

Molto rigido e formale, quando eri di guardia al barcarizzo poteva arrivarti alle spalle per

chiedere con voce stentorea: “mi dica come definirebbe il cannone dell’unità a fianco” aspettandosi una risposta da nomenclatore ... ai tentennamenti ti poteva dire “stia agli arresti oggi e passi da me che le do un manuale dove potrà documentarsi”. Fra le incombenze della guardia al barcarizzo c’era anche la ronda che ti veniva comunicata con un piccolo biglietto giallo che doveva restare chiuso fino all’ora indicata. Ricordo che il primo giorno mi fu richiesta – ero di 2^a Comandata – la Ronda Contabile che prevedeva l’ispezione, con un gigantesco mazzo di chiavi, di tutte le cale della nave. Un saliscendi mostruoso. Ci si può però immaginare il balzo che feci quando arrivai davanti al portello della cala segnalatore di prora e vidi che il lucchetto non c’era. Aperto il portellone con cautela vidi il Cte Papili che indossava un accappatoio di spugna rosso che mi gratificò di un “abbastanza bene, secondo i miei calcoli doveva arrivare qui qualche minuto prima. Mi dica, dove si è perso?”.

Si può perciò capire con che soddisfazione lasciai Taranto per andare a Roma da dove, in aereo insieme al mio compagno di corso Luciano,

saremmo andati ad Atene per imbarcare al Pireo su due unità della 6^a Flotta. Qualche difficoltà a viaggiare in aereo con sciabola al seguito: venne presa in consegna dal Comandante – non c’erano ancora le restrizioni di oggi.

All’arrivo c’era un camioncino grigio con un giovane guardiamarina con una targa che presentava la nave USS SAMPSON. Mi portarono a bordo e venni accolto in modo molto amichevole. Mi accorsi quasi subito che il mio inglese, che nei corsi di Accademia risultava ai massimi livelli, faceva un po’ acqua Ma nel giro di pochi giorni ci intendevamo abbastanza con tutti gli ufficiali del quadrato.

In quei quaranta giorni venni assegnato in sequenza al servizio armi – batteria 127 –, al servizio AS (sonar), al servizio propulsione. A bordo c’erano altri tre “midshipmen” e tutti e quattro venimmo addestrati alla manovra in plancia. Ricordo in particolare il rifornimento laterale. Prima il Comandante fece la manovra di affiancamento alla nave logistica spiegandoci cosa si doveva fare e come tener conto dell’“effetto Venturi” che ci succhiava verso la gigantesca rifornitrice. Poi la facemmo tutti e quattro, a turno con il passaggio del sacchetto e la sagola graduata a prua che denunciava impietosamente le oscillazioni iniziali. Devo dire che imparammo ragionevolmente in fretta tanto che anche a me toccò avere il comando durante un effettivo rifornimento di combustibile. Il Comandante sorvegliava dalla sua poltrona.

Per la cronaca: ebbi occasione di fare qualcosa del genere solo da STV anziano sull’Audace, poco prima di andare al Corso Superiore.

Del periodo di sottordine alla propulsione, si trattava di un apparato a vapore ad alta pressione (84 Kg/cm²) con macchine di dimensione più piccola rispetto a quelle dei caccia classe Indomito che ebbi modo di conoscere un anno dopo, ricordo soprattutto il direttore di macchina, con corporatura da marine rugbysta (capelli a spazzola biondi, viso cosparso di lentiggini), gambe arcuate, segno di una discendenza da cow-boy. Veniva da Kansas City, difficile da capirsi anche in quadrato, pensate da un lato all’altro della turbina di Alta Pressione! Tanto più che anche il più banale utensile diventava “that f... tool behind yr ass!”. Con molta pazienza mi aiutò a ripensare a quanto del ciclo Rankine il Colon-

nello Gaddi era riuscito ad insegnarmi durante l’anno. Mi colpì tuttavia la differenza di approccio: a noi parlavano di entalpia, di diagrammi di Mollier del vapore saturo... i midshipmen avevano avuto una formazione molto meno teorica ma forse più pratica.

Al servizio armi scoprii il Planned Maintenance System (PMS) come parte di un programma 3M studiato per garantire l’efficienza attraverso la manutenzione preventiva. Per noi era ancora fantascienza. Lo applicavano solo i missilisti in quanto i sistemi missilistici di bordo, di fabbricazione USA, arrivavano in Italia con tutti gli accessori, incluse le schede del PMS.

Me lo spiegarono abbastanza bene, tanto da convincermi e, quando più tardi fui destinato sull’Audace, prima nave italiana ad essere equipaggiata da 4 mitici cannoni da 76/62 Compatto, riuscii a preparare, con l’aiuto dei Meccanici Armaroli e degli Elettromeccanici del Reparto una prima bozza del sistema di manutenzione preventiva per quel cannone. Gran parte del merito di questo lavoro, che sinceramente penso sia stato poi utile alla MM, va al mio allora Capo Servizio, poi Ammiraglio Comandante di Maridipart SP, Manlio Galliccia che mi incoraggiò e guidò nella stesura.

Tanta navigazione, ma ebbi modo di fornire anche uno specifico aiuto quando facemmo uno scalo tecnico all’Argentario dove manovalanza italiana avrebbe dovuto caricare a bordo viveri freschi. Non avevano capito che io fossi italiano e furono perciò molto stupiti di sentirsi scoperti mentre ipotizzavano qualche trucco per appropriarsi di un po’ di quanto avrebbe dovuto arrivare a bordo. Probabilmente loro mi maledirono, ma il Cte del Sampson scrisse qualcosa di specifico in merito alla mia collaborazione sul rapportino che mandò in Accademia.

Naturalmente mi davano un sacco di arie con la “Naval Terminology” acquisita... ma fu un’esperienza importante perché capii che andare per mare è probabilmente uguale, sotto ogni bandiera. ■



Medaglie e navi fantasma



di Enrico Cernuschi

Le casseforti o si forzano, o si aprono. Dati i buoni rapporti con l'allora direttore del Museo Tecnico Navale di Spezia ottenni, nel 2018, di poter vedere, disposto sul tavolo del suo ufficio, il contenuto di uno dei cassetti del forziere collocato alle spalle della sua

Piccoli oggetti di metallo, a volte quasi rozzi, a volte raffinati come gioielli che racchiudono storie di vicende di uomini e navi spesso sublimi ma troppo spesso sconosciute

poltrona senza dover ricorrere alla dinamite o al piede di porco. Non si trattava di documenti segreti o di materiale sensibile. Più semplicemente, alla fine degli anni Sessanta, la vedova di un illustre collezionista di medaglie decise di donare al Museo alcune centinaia di esemplari

di carattere, in primo luogo, navale, conati nel corso di un secolo.

Prima dell'adozione dei *crest* (ripresi, come idea, dalle Marine anglosassoni a partire dagli anni Cinquanta), la Marina italiana e quella francese utilizzavano, come simbolo delle proprie navi, delle piccole medaglie d'argento, spesso donate (assieme a un omaggio floreale e a una pergamena) "alle vere signore" che visitavano l'unità. Sempre lo stesso conio, ma in materiale più economico, era utilizzato per realizzare ciondoli, spille, e souvenir messi in vendita dalla cooperativa di bordo. Queste medagliette navali sono ben note, tant'è vero che esiste anche un fiorente commercio, in primo luogo elettronico, di quella che, con una parola difficile, si chiama Faleristica. Né mancano pubblicazioni specializzate a opera di storici dell'arte in grado di riconoscere a colpo sicuro se l'incisione è opera di Romano Romanelli, scultore fiorentino già ufficiale della Regia Marina durante la Grande



Il comandante Romano Romanelli, eminente scultore fiorentino, autore di pregevoli conii durante la Grande Guerra; in apertura, il frontespizio del prontuario di faleristica ufficiale italiana



Una delle grandi sale della pregiatissima Azienda Picchiani e Barlacchi, operante dal 1902 in Italia nel settore della medagliistica

Guerra, oppure di Janesich, Vatteroni o Gaetano Orsolini, tanto per citare solo alcuni nomi. Stesso discorso per i fabbricanti, si tratti della premiata ditta Picchiani e Barlacchi, di Lorioli e Castelli, della meneghina Stefano Johnson o di Alberti di Bergamo.

Fermo restando il fatto che non sono un collezionista e che possiedo, in quest'ambito, soltanto un ciondolo (per la precisione un portachiavi) privo di qualsiasi valore venale, ma cui tengo moltissimo per motivi che spiegherò poi, insistetti non poco per poter vedere, quel giorno, quelle medaglie per un motivo preciso. Sapevo, infatti, cortesia di un vecchio ammiraglio del 2° Reparto, che quei pezzi comprendevano sia unità che non erano state mai realizzate, sia circostanze che, a rigore, non avrebbero dovuto essere commemorate in quanto coperte da riserbo. Il pensiero che tra me e la scoperta di qualcosa di nuovo e di segreto in merito alla storia della Marina italiana si ponevano soltanto uno sportello blindato, una combinazione e due chiavi, mi accompagnò per anni e quando giunse – perché arrivano sempre, si tratta solo di saperle cogliere – l'occasione giusta, non me la lasciai scappare.

La medaglia sconosciuta

Il primo pezzo, in ordine quasi cronologico, che mi colpì fu una medaglietta coniata per l'occupazione della piccola isola di Saseno, davanti alla baia di Valona. Tanto per cominciare la data, 20 ottobre 1914, permette di etichettare con certezza una foto che avevo trovato diversi anni fa in merito a quel preciso avvenimento laddove le fonti secondarie disponibili spaziano, genericamente, tra il settembre e l'ottobre di quell'anno. La scelta di ricordare quell'episodio avvenuto quando l'Italia era ancora in pace è legata, a sua volta, al fatto che i contemporanei apprezzarono il fatto che quel giorno accadde, evidentemente, qualcosa d'importante. Saseno (dove fu subito piazzata una prima batteria costiera, come ricorda il recto della medaglia, dove un atleta scava, con un piccone, nella roccia dell'isola) domina l'accesso a Valona.

Già dalla fine del luglio 1914 le navi austroungariche avevano abbandonato le acque albanesi lasciando alla sola Regia Marina il controllo di quella regione. Si trattò di un confronto silenzioso e decisivo, sul mare, tra Roma e Vienna. I vertici asburgici e i tedeschi avrebbero voluto che l'Imperialregia Marina della monarchia danubiana imponesse la propria presenza laggiù appoggiando concretamente il germanico principe di Wied, neo sovrano di Tirana arrivato sul



Medaglia commemorativa dell'occupazione dell'isola albanese di Saseno (recto e verso), all'imboccatura della baia di Valona, avvenuta nell'autunno 1914

trono a bordo di una nave austriaca. L'idea era quella di saldare l'Albania alla Grecia (già legata a filo doppio alla Germania ed entrata *manu militari*, il mese prima, in Epiro, convinta che un bel fatto compiuto valesse più di cento promesse) e alla Turchia, formando così un'unica linea di costa, dal Mar Nero all'Adriatico, a prova di blocco e d'invasione. Nonostante lo stato di pace esistente (Londra e Parigi dichiararono

guerra, piuttosto a malincuore, a Vienna appena il 13 agosto), così non avvenne, in seguito alla concentrazione navale italiana verificatasi a Taranto. Nonostante le ripetute pressioni di Berlino, la Marina austro-ungarica, infatti, dopo aver ammesso per iscritto, il 1° e il 5 agosto 1914, che la minaccia posta dalla Regia Marina non lasciava altra scelta che non fosse quella di una stretta difesa delle coste dalmate e istriane, abbandonò il Canale d'Otranto e qualsiasi velleità mediterranea, condannando in tal modo se stessa e l'Impero asburgico a una lenta e dolorosa morte per asfissia. Gli uomini della Regia Marina, primo fra tutti il capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, apprezzarono correttamente cosa era successo quando anche l'altro versante del canale all'imboccatura dell'Adriatico fu materialmente occupato (come già aveva fatto – non a caso – Venezia tra il XV e il XVIII secolo), tanto da autorizzare la coniazione di quella medaglia commemorativa. Ad ogni modo la tradizionale allergia (ma c'è chi usa la parola ignoranza) dei nostri intellettuali e dei politici di ogni colore nei confronti del Potere Marittimo non fece loro capire (allora e in seguito) quello che stava accadendo, e per questo motivo quella piccola medaglia d'argento è, oggi, qualcosa di più che una semplice rarità. Si tratta, infatti, della, diciamo così, fotografia di una delle tante vittorie silenziose del Potere Marittimo, notoriamente tanto più efficace quanto meno rumore fa.

Servizi Segreti

Ancora più suggestiva, se vogliamo, è la seconda medaglia di questa serie. Di per sé si tratta di un assurdo, in quanto un distintivo dei Servizi Segreti è, come diceva Paolo Monelli, tanto improbabile quanto un regolamento per l'uniforme della polizia in borghese. Eppure esiste. Il Servizio I del Regio Esercito presso il Comando Supremo ne fece coniare una per la campagna 1915-1919, a conferma del fatto che la sorda lotta contro amici e nemici iniziata il 24 maggio 1915 non si esaurì con Vittorio Veneto, ma dovette continuare ancora molti mesi dopo l'armistizio e, con ogni probabilità, anche a pace conclusa. Il capitano G. Formigli, fiero del proprio contributo, incise il proprio nome e grado su una faccia. Sull'altra è ritratta una figura umana, forse



Immagine (recto e verso) commemorativa delle operazioni dei Servizi dell'Esercito del 1915



Immagine (recto e verso) in onore del comandante Leoni Levi Montalcini, asso dei Servizi, che verrà assassinato in Siria nel 1920

femminile, colta mentre sta muovendosi, agile, ma con circospezione, rispetto a un guerriero che procede, sullo sfondo, in direzione opposta. L'allegoria è chiara e, nel suo genere, sottile. Degna di menzione anche la vicenda di Leone Levi Bianchini, eternato in un'altra medaglia commemorativa. Illustre chimico e industriale elettrico, Leone era fratello del capitano di fregata Angelo Levi Bianchini, a sua volta un asso dei Servizi della Regia Marina. Uomo di profonda cultura e, tra le altre cose, direttore della *Rivista Marittima*, Angelo fu incaricato di indagare, prima della Grande Guerra, circa le attività sioniste germaniche e statunitensi in Pa-

lestina. Nel frattempo, Leone creava, si può dire da zero, la centrale elettrica del Tirino, in provincia dell'Aquila, e l'elettrodotto che la collegava a Terni allo scopo di assicurare alle acciaierie che lavoravano per conto della Marina l'energia necessaria, nonostante il sempre minore afflusso in Italia di carbone estero a causa della guerra subacquea tedesca.

Dopo aver comandato brillantemente un cacciatorpediniere in Adriatico, specializzandosi in missioni "impossibili" di posa di mine, Angelo tornò, nel 1917, in Medio Oriente, dove gettò le basi di una proficua collaborazione tra gli statunitensi, gli italiani e gli ebrei sefarditi, in nome dei loro comuni interessi, riuscendo perfino a coinvolgere, nel 1919, la Santa Sede. Era infatti accaduto che alcune scoperte archeologiche, fatte a Capestrano durante i lavori per la

centrale elettrica realizzata da Leone, avevano portato alla luce dei reperti longobardi che permisero di effettuare, nel corso dei successivi tre anni, sia pure con l'indispensabile segretezza del caso, una vera e propria caccia al tesoro tra l'Adriatico e il Mar Nero culminata, nell'estate 1919, con le crociere in Palestina degli esploratori *Quarto* e *Coatit* (quest'ultimo al comando di Levi Bianchini), con a bordo il cardinale Filippo Giustini. Lo schema, elaborato sulla base di un prezioso reperto trovato, infine, e tornato in Laterano dopo 15 secoli di assenza, prevedeva un concreto accordo, in primo luogo imprendi-

toriale, tra l'Italia, la Santa Sede e le comunità sefardite del Levante, con il correlato superamento delle rispettive difficoltà confessionali e la tutela dei tradizionali luoghi santi attribuiti a Casa Savoia (il Santo Sepolcro e il Cenacolo), nell'ambito di un'internazionalizzazione della Palestina secondo la formula propugnata, sin da prima del 1914, dagli statunitensi. Una soluzione che, col senno di poi, potremmo definire ideale e che contrastava pesantemente con le mire britanniche su quegli stessi territori mentre i francesi si accontentavano della Siria e del Libano. Andò a finire che il cardinale Giustini morì a Roma, per un improvviso attacco di febbre, il 18 marzo 1920 mentre il comandante Levi Bianchini fu assassinato, in Siria, in circostanze degne di un romanzo di Agatha Christie a base di sparizioni, treni, viaggiatori stranieri e ritorni inattesi sulla scena, in ben due giorni diversi, il 20 o il 21 agosto di quello stesso anno, a seconda delle versioni, e in tre luoghi differenti: una volta in un vagone di prima classe, un'altra nella casa di un ospite arabo e una terza mentre procedeva, a piedi, lungo la strada per Damasco. Troppe morti per un uomo solo. I Reali Carabinieri lasciarono, infine, Gerusalemme nel marzo 1921. Grazie ai propri considerevoli mezzi, Leone cercò, con l'aiuto della Marina, di far luce sull'accaduto avvalendosi anche dell'opera da detective di un altro fratello, Marco, allievo di Freud e fondatore, nel 1925, della prima Società Psicoanalitica Italiana. I loro sforzi ottennero qualche risultato. Leone scomparve, infine, nel 1928 e oggi quella medaglia ci permette di ricordare una storia, quanto meno, singolare e non effimera.

La corazzata mancata

Non una medaglia, ma un medaglione in bronzo realizzato dal gioielliere Chiappe è, invece, il pezzo dedicato al varo della nave da battaglia *Impero*. Afflitta, sin dall'inizio, da una sorte non felice a partire dal rinvio della discesa in mare a causa del maltempo, l'*Impero* rappresentò, in apparenza, una grande occasione mancata. Se fosse stata completata nei tempi previsti, ossia per la fine del 1941 o, magari, nel corso dell'an-

no successivo, come avvenne puntualmente per il gemello *Roma*, quell'unità senza equivalenti in Europa per il proprio armonico insieme di potenza, velocità e protezione avrebbe fatto, sulla carta, la differenza.

La nave da battaglia *Impero*

Per poter parare la minaccia delle tre gemelle *Littorio*, *Vittorio Veneto* e *Roma* i britannici furono infatti costretti a raggranellare, nel 1943, in vista dello sbarco in Sicilia, sei corazzate rastrellate attraverso i proverbiali sette mari. Ciò fu però possibile soltanto in virtù del prestito,



Conio di Picchiani e Barlacchi sulla nave *Impero*, mai entrata in servizio

fino a metà luglio del 1943, di due moderne e veloci navi di linea statunitensi, il *South Dakota* e l'*Alabama*, inviate a questo scopo a Scapa Flow, in Gran Bretagna. Sei contro tre o, alla peggio, quattro contro tre (con l'aggiunta, beninteso e in ogni caso, di due portaerei da parte britannica) era un rischio che si poteva ancora correre in quanto i due "Duilio" ammodernati, a quel tempo a Taranto, non contavano ai fini della partita principale; non tanto perché erano privi di nafta – cosa che gli angloamericani non sapevano – ma perché a quel tempo venivano considerati da entrambi i contendenti alla stregua di incrociatori da battaglia, ossia "animali

dalla pelle sottile” che non potevano fare nulla contro la divisione volante, e altrettanto veloce, formata dalle recenti corazzate *King George V* e *Howe*. Se il rapporto fosse stato di quattro navi da battaglia italiane contro quattro della Royal Navy, per contro, non se ne sarebbe fatto nulla; e neppure se fossero state sei inglesi contro quattro da 35.000 t della Regia Marina. Sul mare domina, infatti, una matematica spietata, fatta salva una differenza qualitativa abissale che i britannici sapevano, sin dal 1940, di non poter vantare a differenza di quello che era successo, per esempio, a Trafalgar o a Tsushima. Già nel novembre 1940, dopo il brillante attacco aerosilurante lanciato dalla portaerei *Illustrious* contro Taranto, la Royal Navy aveva giudicato insufficiente la disponibilità, ad Alessandria, di sole cinque navi da battaglia (più due portaerei) contro tre corazzate italiane, due delle quali, il *Cesare* e il *Doria*, minori e ammodernate. L’*Impero*, però, non era, nel 1943, a Spezia o a Genova. Trasferito, nei giorni immediatamente precedenti il conflitto, in Adriatico per timore degli attesi bombardamenti aerei avversari contro Genova, lo scafo, vuoto e vulnerabilissimo, di quella corazzata (sarebbe bastato un buco per affondarlo, privo com’era di compartimenti) rimase incompleto, dapprima a Brindisi, poi a Venezia e, infine, a Trieste, dove sarebbe stato possibile ultimarlo, secondo le stime dell’estate 1943, non prima del 1945/1946. Tutti questi discorsi, naturalmente, sono meramente ipotetici. Non ci sarebbe stata, infatti, nel 1942 e nel 1943, la nafta, non si dice per andare in battaglia, ma neppure per l’addestramento dell’equipaggio di quella nave. Né, tantomeno, gli indispensabili cacciatorpediniere di scorta. Né, ancora, le unità gemelle *Littorio* e *Vittorio Veneto* avrebbero potuto essere riparate così in fretta per ben quattro volte a fronte dei danni subacquei subiti tra il 1940 e il 1942, se non avessero avuto a propria immediata disposizione i materiali e i pezzi di rispetto



Antica medaglia navale di età romana la cui immagine sul recto fa ritenere che si tratti di un oggetto (non una vera medaglia, che i romani conoscevano sotto altre forme e per altri fini) dedicato alla X Legio, nome che venne dato a molte formazioni dell’esercito romano, fra le quali quella, vera punta di lancia, di Giulio Cesare

dell’*Impero*. Il dubbio, però, rimane, in quanto la guerra anglosassone richiedeva (e richiede) sempre una superiorità numerica e materiale schiacciante, in assenza dei quali, semplicemente, non ci si muove.

Conclusioni

Si potrebbe andare avanti per ore. Facendo un salto all’indietro vale la pena citare, per esempio, un’antica medaglietta romana di carattere navale che svolgeva, evidentemente, le stesse funzioni di quelle, di analoghe dimensioni, italiane dei secoli XIX e XX.

Chiudo con la foto della medaglia della *Rivista Marittima*. Fui piacevolmente sorpreso quando la trovai in mezzo ai gioielli della collezione di Spezia. La mia non è d’argento, è inserita in un portachiavi e, col passare del tempo, si è pure un po’ ossidata. Me la conferì l’ammiraglio Giovanni Vignati, direttore della *Rivista*, un



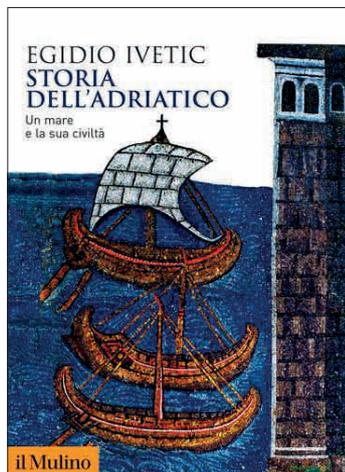
Foto della medaglia della *Rivista Marittima*, commissionata dall'allora direttore, ammiraglio Aldo Cocchia

quarto di secolo fa. Oddio, conferire è un verbo sproporzionato, La tirò fuori da un cassetto dicendo di averla trovata per caso, qualche giorno prima, in una vecchia scatola. La foto di quella medaglietta apparve, sempre sulla *Rivista*, all'inizio degli anni Sessanta e fu commissionata dall'allora direttore, ammiraglio Aldo Cocchia, Medaglia d'Oro al Valore Militare e

tra i massimi pensatori navali italiani del Ventesimo secolo. Vignati me la passò attraverso la scrivania, semplicemente, ma per me è un simbolo importante. Quasi un passaggio del testimone. Ed è questa, in fondo, la natura di tutte le medaglie, siano esse vere o simboliche. Non dimenticare, tramandare e, se possibile, indagare ancora. ■



Foto della medaglia commemorativa della regia torpediniera *Partenope*



Egidio Ivetic

STORIA DELL'ADRIATICO

Un mare e la sua civiltà

Società Editrice Il Mulino -
Bologna 2019
Pag. 456 - Euro 19,99

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 metodica trattazione dell'argomento che parte dalle caratteristiche fisiche e geologiche dell'ambiente ed esamina scrupolosamente il susseguirsi degli avvenimenti con il rigore dello storico.

Lo stile corre veloce, l'argomentazione è puntuale senza essere pedante. Ivetic è prima di tutto uomo di mare, e 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.

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 suggestione 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 celebrassero messa sotto le stesse mura.

Il testo 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.

La necessità di trattare puntualmente il susseguirsi degli eventi appesantisce inevitabilmente alcune parti.

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

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 e 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 imminente. Tenete il testo vicino al portolano da consultare dopo aver ormeggiato prima di entrare in città.

Roberto Petrucci



Giuliano Manzari -
Marina Pagano

LA REGIA MARINA NELLE ISOLE IONIE

aprile 1941 - ottobre 1944

Ufficio Storico Stato Maggiore
Difesa
Roma 2020
Pagg. 159 - s.i.p.

La Storia non è tutta formata da grandi battaglie. A creare i tasselli di un gigantesco mosaico che riesce a farci capire, a distanza di molti anni, il modo in cui gli eventi si sono dipanati, spesso contribuiscono fatti "minori". Tali fatti, a



volte riguardano teatri secondari, quelli che nessuno penserebbe avere una rilevanza storica, appunto. Questo volume, curato nella veste e nel contenuto, ci parla proprio di uno di questi fronti "secondari", salito alla ribalta delle cronache principalmente per le atrocità di cui in quest'area, dopo l'8 settembre del 1943, si macchiarono i soldati tedeschi contro quelli italiani. Essi, dopo avere combattuto ed essersi arresi, furono brutalmente sterminati in maniera sommaria. Di questa vergogna è giusto mantenere viva la memoria, come pure del valore dei nostri caduti. Gli AA. hanno condotto un'attenta ricerca fra le fonti di archivio, riportandone alcune in originale e traendo da altre le necessarie informazioni, per cercare di ricostruire nei limiti del possibile un periodo che soprattutto nella fase finale, fu particolarmente confuso e difficile da apprezzare nel modo in cui venne sviluppandosi. Nonostante le utilissime tabelle di sintesi, attraverso le quali si possono verificare ed incrociare i dati disponibili, ad alcune domande non è ancora possibile dare una risposta. Il quadro generale delle vicende è comunque delineato ed è sicuramente utile all'appassionato che vuole vederci chiaro nella Storia nazionale ed in particolare nei risvolti navali della stessa. Un libro utile, che aggiunge elementi di conoscenza fino ad ora dispersi negli archivi e che permette di farsi un'idea abbastanza precisa di ciò che avvenne, soprattutto fra gli

uomini della Marina, ma non solo, nel periodo esaminato, nelle isole Ionie.

Paolo Bembo



Fabio Fattore

GLI INVIATI DI MUSSOLINI

Mursia - Milano
Pagg. 338 - Euro 19

Durante ogni conflitto che ha insanguinato l'umanità, si è venuta a instaurare una struttura che ha consentito di mantenere un contatto comunicativo tra i dirigenti dei Paesi interessati e le loro popolazioni.

Ognuna di queste strutture, logicamente, è stata condizionata da necessità contingenti. Andiamo dai verticali sistemi di riportare le notizie dei Romani sino all'invio nelle campagne militari anglo americane di illustri scrittori; dall'addestramento di personale *ad hoc*, ai "battitori liberi" che spesso non sono risultati adeguati per le varie situazioni. Nelle nostre Forze Armate, abbiamo avuto sostanzialmente tre connotazioni di quella che si dice "stampa di

regime": quella risorgimentale, apparentemente libera ma ben irreggimentata dai metodi un po' gretti di Casa Savoia, quella del Regime fascista e quella odierna. L'Opera dell'A. fa riferimento alla seconda per vari motivi: storici, politici, ideologici, ma anche perché in realtà il Regime non era estraneo (con tutte le sue abnormità ed errori) alla cultura, specialmente di massa. Non erano rari i giornalisti che tentavano di seguire le truppe, quelli "commissariati", sia principianti che firme di prima grandezza, i politicizzati, gli ideologi, i tecnici, e quanti si rifacevano alle tecniche delle *Propaganda Kompanie* tedesche.

Paradossalmente, in quella che doveva essere una compagine granitica e funzionale, le cose non andarono molto bene, anzi, spesso affatto. Colpa del frazionamento dei poteri fra stampa, militari, politici e uomini di partito, che spesso creò gruppi, fronde, camarille.

L'Opera, ben scritta e di facile lettura, è di grande interesse, soprattutto ad una corretta disamina, che risulta comunque piuttosto complessa. Ci teniamo però a concludere con una significativa considerazione di Indro Montanelli riportata in calce al testo: "*Se vi volessi del male, sapreste cosa vi augurerei? Di fare il corrispondente di guerra in una campagna nazionale. Dico nazionale, perché nessuna autorità militare straniera, amica o nemica che fosse, ci ha mai trattato male come fanno i nostri militari e civili*".

Franco Maria Puddu

Nudibranchi questi sconosciuti!

di Sveva Sciuto

Grandi meno di un unghia, a volte grandi quanto un piede, dalle forme stravaganti, ma soprattutto coloratissimi, i nudibranchi, sono tra gli organismi più belli e comuni del mondo sommerso. Questo gruppo ha iniziato a farsi conoscere solo di recente, da quando l'immersione subacquea ha iniziato ad essere un'attività diffusa in tutti i mari del mondo.

Se ne conoscono circa 7000 specie ma se ne identificano di nuove ogni giorno.

Ma chi sono questi nudibranchi?

Sono dei molluschi gasteropodi opistobranchi (con le branchie dietro), e il loro curioso nome, come si può immaginare, significa branchie nude (nudis + brankhia) e ciò è dovuto al fatto che alcuni di essi hanno conservato la conchiglia, quasi sempre ridotta,

mentre altri hanno eliminato completamente la conchiglia. Tutti i nudibranchi sono dotati di appendici cefaliche, i rinofori, che hanno una funzione tattile, sensoriale e chemiorecettiva per saggiare l'acqua. I rinofori possono essere ritirati all'interno di apposite tasche. Sul dorso sono presenti i cerata, appendici allungate, che possono avere diverse funzioni: respiratoria, digestiva e difensiva. Quasi tutti i nudibranchi, come la maggior parte dei molluschi, sono provvisti di radula, un organo atto al raschiamento delle superfici dalle quali prendono il loro nutrimento. La radula, inoltre, è un elemento diagnostico, fondamentale per il riconoscimento delle specie.

I nudibranchi sono tutti predatori, carnivori e si nutrono di spugne, coralli, anemoni, polipi, uova di pesce e qualche volta di altri nudibranchi; in genere sono monofagi, cioè si nutrono di un solo tipo di preda.

La vita di queste creature du-



Due nudibranchi diversi



Ballerina spagnola



Caloria elegans nel suo habitat

ra poco, quasi sempre meno di un anno e, talvolta, anche meno di un mese; è per questo che è particolarmente difficile studiarle.

I nudibranchi sono ermafroditi simultanei: hanno cioè organi riproduttivi sia maschili, sia femminili.

Come si difendono?

Per compensare la graduale perdita della loro conchiglia, i nudibranchi hanno sviluppato tecniche di difesa molto sofisticate. Alcuni nudibranchi, come la notissima vacchetta di mare (*Discodoris atromacu-*

lata, Bergh, 1880), hanno sul dorso caratteristici tubercoli spinosi che li rendono inappetibili ai predatori. Logico è il motivo per cui viene attribuito a questo nudibranchio il nome di vacchetta di mare. Non credete?

Caratteristica comune a moltissime specie è la capacità di accumulare, immagazzinare e secernere acidi ed altre sostanze chimiche sgradevoli. In genere le specie tossiche fanno mostra di colorazioni bellissime e brillanti, dette colorazioni aposematiche,

che mirano ad avvertire i possibili predatori della presenza di sostanze tossiche che possono produrre danni all'imprudente predatore. Un esempio simile lo troviamo nell'ambiente subaereo con le api. Il loro vistoso colore giallo e nero avverte eventuali predatori della loro pericolosità e, non a caso, molti sono gli insetti innocui che imitano tale colorazione per difendersi. In tal modo, ad esempio, un uccello che abbia fatto una serie di esperienze negative beccando un insetto



Cratena peregrina



Felimida luteorosea



Gruppo Felimare orsinii



Flabellina pedata

disgustoso e vistosamente appariscente, imparerà ad associare al messaggio aposematico la successiva sensazione di disgusto ed eviterà, quindi, di predare nuovamente individui che presentano tali caratteristiche cromatiche, anche se appartenenti ad organismi del tutto innocui.

Altri nudibranchi come le *Flabelline sp.*, la *Cratena peregrina*, si nutrono di organismi, idroidi (polipi di *Eudendrium racemosum*), coralli e anemoni, contenenti microscopiche cellule urticanti dette nematocisti (le stesse delle meduse), che agiscono come veri e propri pungiglioni attivati dal contatto. Si è appurato che i nudibranchi sono immuni al

veleno delle nematocisti e riescono ad accumulare nei propri tessuti quelle non ancora sviluppatesi, che diverranno attive solo una volta cresciute nei cnidosacchi posti all'apice dei cerata. I nudibranchi nella maggior parte dei casi conducono una vita bentonica, a contatto con il fondale, ma non mancano specie planctoniche.

I nudibranchi sono dotati di due muscoli preposti al movimento. Il piede e la pianta: il primo è costituito da una spessa banda muscolare circolare che circonda il nudibranchico e si trova in contatto con il substrato per la maggior parte del tempo, mentre la pianta, una striscia muscolare interna al piede, entra in contatto con il suolo solo quando l'animale si muove con un movimento ondulatorio che si propaga dall'estremità anteriore a quella posteriore. Alcune specie di nudibranchi hanno perso il piede e si spostano lungo uno strato di muco viscido secreto allo scopo, grazie al movimento di

migliaia di ciglia poste sotto il corpo. Un tipo particolarmente appiccicoso di muco viene secreto da quelle specie di nudibranchi che vivono su superfici instabili, come gli idroidi. Un'altra forma di locomozione è costituita dal nuoto, utilizzato più per sfuggire ai predatori che per muoversi da un luogo all'altro. È famoso quello della Ballerina spagnola (*Hexabranchus sanguineus*, Ruppel & Leuckart, 1828), che si sposta ondulando il manto; da qui il nome volgare attribuito alla specie.



Nudio



Idroide polipo



Due nudibranchi



Vacchetta di mare

Nel Mar Mediterraneo sono presenti 272 specie, di cui il 14% è endemico, ovvero esclusivo del nostro mare.

Dal punto di vista sistematico tradizionalmente i nudibranchi sono suddivisi in quattro sottordini.

Il gruppo più numeroso nel nostro mare, costituito da circa 120 specie, è quello dei Doridini.

Questo gruppo è caratterizzato da organismi che presentano branchie a ciuffo posizionate nella porzione terminale del corpo. Alcuni di essi le possono ritrarre all'interno di apposite tasche. I Doridini hanno una forma ovoidale e presentano un paio di rinofori. Sono in genere consumatori di spugne e la loro forma di difesa consiste nell'assimilare nei tessuti metaboliti tossici che provengono dalla loro dieta.

Il secondo gruppo è quello dei Dendronotini, al quale appartengono circa 30 specie. In genere presentano appendici dorsali. Sono principalmente consumatori di

cnidari, e a questo gruppo appartiene uno dei nudibranchi più grandi del mediterraneo, *Tethys fimbria*, che raggiunge i 30 cm.

Il terzo gruppo o sottordine comprende gli Arminini è molto vasto e comprende circa 10 specie. Ci sono Arminini dal corpo ovoidale e privo di appendici, e Arminini che presentano numerose appendici sfrangiate o globulari sul dorso, come nel caso di *Janolus cristatus*.

Infine il gruppo degli Eolidini, che comprende circa 70 specie nel Mediterraneo, è caratterizzato da organismi che presentano il corpo ricoperto da cerata più o meno numerosi. Tra questi vi sono i nudibranchi (*Cratena peregrina*), che usano le nematocisti delle loro prede come difesa. I cerata hanno inoltre funzione respiratoria.

A parte i rarissimi casi nei quali i nudibranchi diventano cibo per l'uomo, l'importanza dei nudibranchi per l'uomo appare, a prima vista, piuttosto limitata. Alcuni nu-

dibranchi sono stati al centro di studi comportamentali o relativi allo sviluppo di contraccettivi, ma sono ora anche oggetto di studi riguardanti la memoria a lungo termine, che potrebbero portare a benefici per i malati di Alzheimer. L'aspetto più importante del rapporto tra uomini e nudibranchi tuttavia deriva certamente dal fascino che questi animali esercitano sui subacquei. Basta una veloce ricerca su internet per rendersi conto dell'interesse che sono in grado di creare, come provato dall'altissimo numero di siti a loro dedicati. Inoltre la loro bellezza e la facilità con la quale si possono osservare, insieme all'accessibilità dei sistemi digitali hanno certamente contribuito a spingere sempre più persone verso la fotografia subacquea. Se a ciò si aggiunge il giro d'affari derivante dai viaggi subacquei e dalle pubblicazioni dedicate, si converrà che si tratta davvero di gioielli del mare. ■

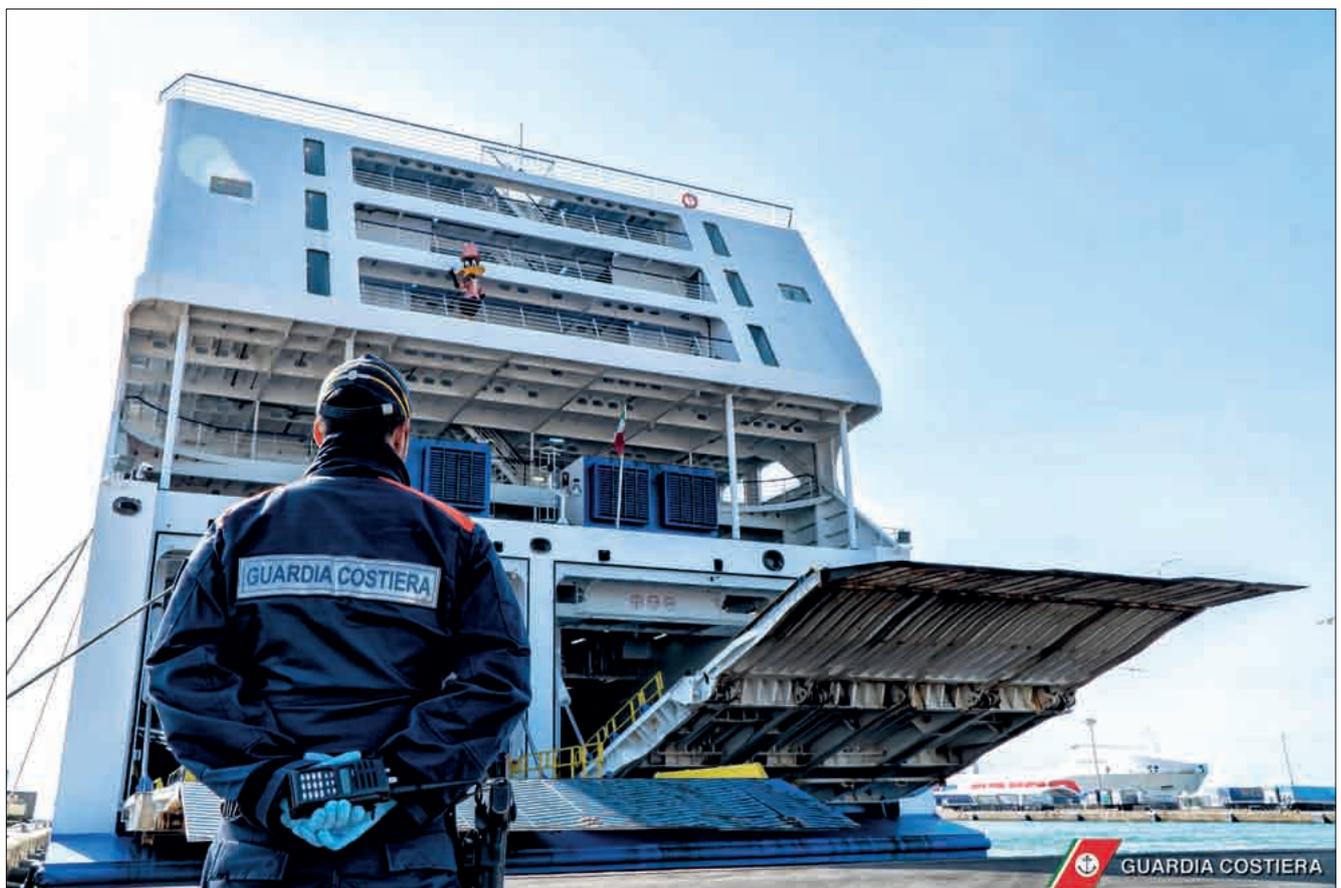
Controlli in mare nella stagione estiva

a cura di Aniello Raiola

I diportisti sanno ormai che l'articolo 26 bis del Codice della nautica ("Controlli di sicurezza della navigazione da diporto in mare") prevede l'emanazione ogni anno, da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di specifiche direttive sulle mo-

dalità di svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto, durante la stagione balneare. Anche quest'anno la ministra Paola De Micheli ha varato il 24 giugno scorso la propria direttiva sui controlli. Uno degli scopi della direttiva

è quello di ridurre, per quanto possibile, il fenomeno della ripetizione in ristretti periodi di tempo dei controlli sulle unità da diporto da parte delle Forze di polizia operanti in mare. Ma quest'anno si aggiunge la finalità di assicurare, nel cor-



Controlli della Guardia Costiera agli approdi dei traghetti nel contenimento del COVID 19

so delle attività di controllo, la verifica del rispetto delle disposizioni in vigore volte a contenere e contrastare la diffusione del virus COVID-19. Fino al 30 settembre 2020, le Capitanerie di porto e le Forze di polizia operanti sia in mare che nei laghi maggiori verificheranno il possesso e la regolarità della documentazione di bordo necessaria per la navigazione, la presenza a bordo dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte, l'idoneità dei titoli abilitativi per il comando (c.d. controlli di *routine*). In caso di esito positivo del controllo, all'unità controllata è rilasciata la certificazione relativa alla verifica effettuata e un bollino autoadesivo da applicare su un punto ben visibile dell'unità controllata. Il bollino attesta l'avvenuto controllo dell'unità, così da evitare ulteriori analoghi controlli di *routine* nella stagione balneare in corso. Resta fermo che ciascuna Forza di polizia continuerà ad agire in piena autonomia, secondo le rispettive competenze, per quelle attività che non sono correlate ai citati controlli di *routine*. La pianificazione e il coordinamento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono devoluti alla competenza del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Infatti, per assicurare la collaborazione tra organi dello Stato, attraverso un coordinamento che consenta anche il conte-

nimento dei costi delle Amministrazioni, le componenti operative del Corpo delle Capitanerie di porto concordano in anticipo e a livello provinciale la pianificazione delle uscite dei mezzi navali. Devono essere incentivati, invece, i controlli con la finalità di prevenire e reprimere comportamenti che possano mettere in pericolo la vita umana in mare, in conseguenza di infrazioni compiute in prossimità di aree interdette alla navigazione, di spiagge e di zone marittime soggette ad intenso traffico. Quindi, le Forze di polizia dovranno concentrarsi, come ogni anno, sulla tutela dell'incolumità di bagnanti e subacquei, controllando il rispetto dei limiti di navigazione e l'osservanza della distanza di sicurezza dai segnalamenti galleggianti indicanti la presenza di sub in immersione. Andrà svolta idonea azione di prevenzione sull'uso improprio di moto d'acqua, *kitesurf*, gommoni volanti, *water walking ball* e mezzi simili; andrà assicurato, altresì, il rispetto delle norme in materia di prevenzione degli abbordi in mare e di limiti di velocità (la navigazione entro i 500 m dalle coste rocciose alte sul mare ed entro 1000 m dalle spiagge – comunque sempre

oltre il limite delle acque riservate ai bagnanti – deve svolgersi a velocità non superiore a 10 nodi, con gli scafi in dislocamento). Particolare attenzione sarà posta sulla normativa di sicurezza in materia di locazione e di noleggio di unità da diporto (numero massimo delle persone trasportabili, dota-



Questi strani natanti sono oggetto delle attenzioni della Guardia Costiera per la sicurezza degli arenili

zioni di sicurezza, possesso dei previsti titoli professionali per il comando delle unità adibite al noleggio). E, sempre in questa materia, saranno contrastati due tipi di attività vietati alle unità da diporto: il trasporto passeggeri e la locazione con skipper (forma di locazione simulata che maschera in realtà un'attività di noleggio, che sarebbe soggetta a regole di sicurezza più severe). Nello svolgimento delle attività di controllo, infine, il personale delle Forze di polizia verificherà contestualmente il rispetto delle disposizioni urgenti volte a contenere e contrastare la diffusione del virus COVID-19. ■

Bolentino: dalla tradizione alla supertecnica

(1ª parte)

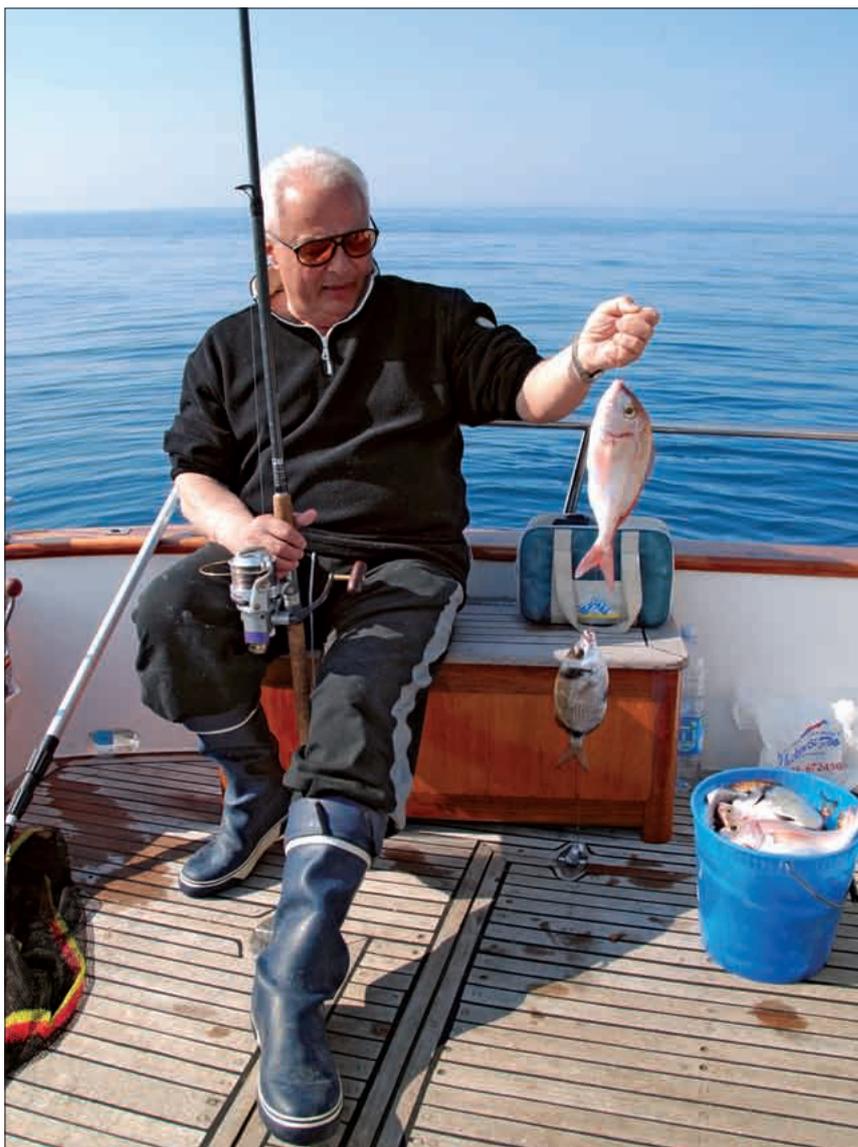


di Riccardo Zago

È una pesca molto antica, quella a bolentino, che per secoli ha sostenuto le popolazioni costiere di tutto il mondo. Calando a mano rudimentali lenze in profondità, ancora oggi è possibile catturare prede interessanti. Con canna e mulinello, poi, si possono attuare varianti divertenti e ancora più catturanti. Ma la tecnologia anche in questa tecnica è intervenuta pesantemente, alleviando la fatica di calare e salpare le lenze con potenti mulinelli motorizzati elettricamente. Chi dispone di una imbarcazione sicura, può così esercitare questa pesca al meglio.

Dalla barca è il sistema più diffuso

Il bolentino è una pesca tradizionale che da sempre viene sfruttata dalle popolazioni costiere per procacciarsi il pesce. Nelle pescose acque delle Maldive o lungo le coste dell'Atlantico, questa tecnica è infatti utilizzata da appassionati e professionisti. Con una rudimentale lenza legata



Dai piccoli pesci di branco ai predatori di fondo, il bolentino va sempre bene e spesso regala catture multiple, in questo caso un pagello e un sarago di taglia discreta



Alcuni bolentini tradizionali montati su semplici tavolette di sughero

a una pietra, i pescatori africani catturano grandi pesci. Merluzzi e altre prede di fondo abboccano ai bolentini nelle profondità abissali dei mari del Nord. Sui pescherecci, accanto alle reti, sono in funzione i grandi salpa-bolentini elettrici e i filaccioni: pesca professionale e dilettantistica in un felice connubio! Ogni zona del mare è adatta al sistema, manovrando a mano o con l'aiuto della canna. Si tratta della tecnica ancora oggi più diffusa al mondo e permette catture che danno grandi soddisfazioni. Esperienza e tecnologia vanno di pari passo, in una perfetta sinergia.

Tecnica semplice ma redditizia

Il bolentino è tra i più tradizionali metodi di pesca in mare: originariamente si trattava semplicemente di calare una lenza, avvolta su una tavolet-

ta di sughero, innescata con esche naturali e calata sul fondo. Nonostante sia un metodo antico quasi quanto il mondo, è forse uno di quelli che hanno maggiormente beneficiato dell'innovazione tecnologica, almeno negli ultimi anni del secolo scorso. Forti mulinelli elettrici e attrezzature da recupero ancora più potenti, come i salpa-bolentino, hanno ridotto drasticamente la fatica fisica e innalzato di parecchio le possibilità di catturare e recuperare con successo pesci anche di stazza sorprendente. E anche le canne, ormai, garantiscono prestazioni impensabili fino a qualche tempo fa. Il tutto supportato dalla spinta, sempre trainante, del settore agonistico, dove le competizioni a bolentino sono cresciute e la supremazia internazionale dei garisti italiani è nota. Quello che non cambia mai, per fortuna, è il

peso dell'esperienza e della sensibilità del pescatore nell'interpretare l'ambiente naturale che lo ospita. Se mancano pazienza, umiltà per imparare dal mare, amore per la tecnica e abilità nella strategia di pesca, non ci sono attrezzature o tecnologie che tengano.

Tanti pesci a portata di lenza

Il bolentino permette di catturare una grande varietà di specie, sia quelle che si spostano in branchi a mezz'acqua sia quelle che stazionano sul fondo. Vediamo, una alla volta, quelle più frequenti.

- **Pagello.** Abocca sul fondo ma non è facile adescarlo, anche se gli anellidi di mare sono tra le esche più efficaci per questo pesce assai pregiato e sempre insidiato da chi pesca a bolentino. Non è certo raro nei nostri mari ma non si concede facilmente a chiunque.
- **Gallinella.** Vive anche oltre i 100 metri di profondità su distese sabbiose ma, ugualmente, risale a esplorare i bassi fondali, "veleggiando" su pinne che sembrano ali. Insidiarla con le esche del bolentino pesante ne agevola la cattura.
- **Triglia.** L'abbondanza di lische ne scoraggia il consumo ma la fatica viene ripagata da un sapore che non si dimentica. Frequenta quasi sempre gli ostacoli sul fondo, per esempio i relitti e i fondali rocciosi, anche sottocosta. Vermi e piccoli molluschi la attirano molto.

- **Pesce San Pietro.** Preda di elevata profondità, raggiunge taglie interessanti e, particolare curioso, quando viene salpata emette una specie di “verso” caratteristico che può inquietare. Sardine a filetti e bocconi di cefalopode sono le esche che apprezza maggiormente.

- **Sarago.** La varietà “faraone” è la più interessante per via della taglia, spesso notevole. È un pesce apprezzato per le carni saporite e rientra tra le catture più gradite dagli appassionati di questa tecnica. Abbonca in modo abbastanza delicato e preferisce gli anellidi di mare.

- **Boga.** È il tipico pesce da mezz’acqua. Abbonca senza esitazioni a tutte le esche della pesca dalla barca. Esige terminali di buon diametro, non tanto per la sua taglia, che è ridotta, quanto per la dentatura “taglia-filo”. Risponde bene ai brumeggi a mezz’acqua.

- **Tordo e donzella.** Pochi li cercano ma molti li trovano. Non sugli alti fondali, che non rappresentano il loro ambiente ideale, bensì a profondità contenute e soprattutto in corrispondenza delle distese di posidonia. Dopo un po’ si riconoscono prima di salparli per via dell’abboccata decisa.

- **Tanuta.** Secche e profondità medie sono gli ambienti dove è più probabile trovare questo pesce con barre laterali e maschera nera sulla testa. Gli anellidi sono le esche più efficaci.

- **Cernia.** Prelibata per la consistenza e il sapore delle



La boga, pesce per principianti, attacca ogni tipo di esca. Non è molto benivolenta quando si cercano prede più interessanti

sue carni, è tra gli obiettivi di chi pesca a bolentino leggero quando è giovane, perché frequenta profondità ridotte, e a bolentino pesante nella maturità, quando trasloca su fondali notevoli. È detto anche “pesce ombra” perché da giovane ama ripararsi sotto gli oggetti che galleggiano in mare, comprese le barche.

- **Scorfano.** Ingrediente essenziale per una zuppa di pesce degna di tale nome, è una preda classica del bolentino. Vive tra le rocce dei bassi fondali e anche tra la posidonia. Anche lo scorfano è armato di spine, meno velenose rispetto alla tracina ma ugualmente dolorose.

- **Menola.** Anche se è tutt’altro che pregiata, la troviamo quasi sempre agganciata agli ami del bolentino. Diffusa praticamente ovunque nel-

le nostre acque, rappresenta sovente la prima preda del neofita e l’oggetto di catture multiple da parte degli esperti. Abbonca senza remore ai vermi di mare.

- **Sgombro e sugarello.** Sono molto apprezzati perché si radunano in banchi compatti e rispondono bene alla pasturazione leggera. Una volta localizzato un banco, si possono effettuare catture a buon ritmo negli strati superficiali dell’acqua.

- **Nasello.** Classica preda del bolentino di profondità. Parente del merluzzo, si sposta in banchi numerosi e compatti. Gli appassionati lo cercano con assiduità e, poiché si tratta di un predatore deciso e tenace, innescano tranci di sardina. ■

Riprende l'attività formativa della Lega Navale

È ormai alle nostre spalle il lungo periodo di inattività che l'emergenza sanitaria ha imposto alla nostra associazione. Tutte le nostre Sezioni hanno rispettato le dure prescrizioni imposte in termini di distanziamento sociale e confinamento – particolarmente spiacevoli per una associazione che vive di partecipazione solidale – nell'attesa che si verificassero le condizioni favorevoli

per la ripresa dell'attività. Con l'avvio della fase 3 non ci siamo fatti trovare impreparati all'appuntamento; nella piena consapevolezza dell'importanza dello sport e dalla sua funzione sociale ed educativa, la Lega Navale Italiana si è prontamente adeguata alle misure previste dal Governo per la ripresa dell'attività, riprendendo in tutta Italia quella formativa nel settore giovani-

le attraverso i Centri Nautici Nazionali e le Sezioni.

In particolare, per garantire lo svolgimento dei corsi di vela, canoa, canottaggio e dei campi estivi per bambini e ragazzi, l'organizzazione dei corsi è stata rimodulata ed adeguata alle nuove esigenze con campi estivi a frequenza giornaliera, rispondendo così in modo efficace alla crescente doman-

da proveniente dal Paese di opportunità formative qualificate per i più giovani ma nel rispetto delle misure a garanzia della salute. Grazie all'adeguamento della capienza delle strutture, alle misure per assicurare il mantenimento del distanziamento, all'impiego dei dispositivi di protezione ed alla sanificazione delle imbarcazioni, al monitoraggio continuo degli allievi e degli istruttori, ogni



Ferrara: campo scuola residenziale. Sistemazione in tende



Napoli: scuola di vela, come si arma un optimist



Napoli: scuola di vela, come raddrizzare una barca dopo una scuffia

fase delle attività formative presso i Centri Nautici e le Sezioni è stata improntata al giusto equilibrio fra la sicurezza e la qualità dell'insegnamento e dell'ospitalità. Pienamente operativi sono i Centri Nauti-

ci Nazionali del Lago delle Nazioni (Fe) e di Sabaudia (Lt), ove si svolgono corsi estivi residenziali e giornalieri di vela, canoa e canottaggio, riconosciuti dal ministero dell'Istruzione ed effettuati con il concorso



Sabaudia: allievi dei corsi di canottaggio



Napoli: scuola di vela, lezione teorica agli allievi

della Marina Militare e delle Federazioni Italiane Vela (FIV), Canottaggio (FIC) e Canoa-Kayak (FICK), avvalendosi di Istruttori qualificati nelle discipline sportive e di insegnanti di Educazione Fisica per le attività motorie a carattere generale. Lo staff di ogni Centro nautico è completato, inoltre, da personale logistico, sanitario e paramedico ed è coordinato da un Direttore. Presso il Centro Nautico di

Sabaudia sono programmati corsi "giornalieri" (senza pernottamento) articolati su 8 turni di durata settimanale da 30 posti ciascuno, mentre l'offerta del Centro Nautico di Ferrara prevede sia corsi "giornalieri" da 30 posti ciascuno, articolati su sei turni, sia corsi "residenziali" (con pernottamento in tenda), articolati su tre turni da 60 posti ciascuno e un corso per Aiuto Istruttore in turno unico da 10 posti.



Sabaudia: distanziamento sociale durante le lezioni teoriche



Lido delle Nazioni (FE) : un frequentatore dei corsi di canoa

Anche le Sezioni sul territorio nazionale sono in piena attività e forniscono un'offerta ampiamente diversificata che spazia dai campi scuola residenziali ai corsi giornalieri di avviamento e perfezionamento alla vela, canoa e canottaggio, sempre nell'ottica di offrire alla collettività un servizio in linea con le finalità di

pubblico interesse della Lega Navale.

In breve, la LNI, grazie all'entusiasmo e alla tenacia dei suoi soci, si è dimostrata ancora una volta un'organizzazione vitale ed attiva, che ha ripreso con energia ed in piena sicurezza la sua normale vita associativa con tutte le attività sociali culturali sportive ed ambientali di sempre.

Come collaborare alla rivista

Come si diceva nell'articolo sulla ripresa delle attività subito precedente, il COVID -19 ha fatto confrontare tutti con una realtà a cui non eravamo abituati, a cominciare dal così detto *lockdown*. Per quanto ci sia stata un po' di confusione all'inizio, possiamo di-

re che la maggior parte dei cittadini italiani ha risposto bene alle sollecitazioni delle autorità, mantenendo un insieme di atteggiamenti virtuosi grazie ai quali la pandemia sembra essere rallentata; dico sembra perché non è proprio così; la calma apparente

in cui ci troviamo è quella che deriva dai comportamenti assennati sin qui adottati. Guai se, per stanchezza o superficialità, si dovesse abbassare la guardia, soprattutto in vista della stagione autunnale, quando il virus potrebbe riuscire a nascondersi dietro la normale influenza o addirittura a combinarsi con essa. Ciò non significa bloccarsi del tutto, perché anche questo potrebbe costituire una catastrofe, ma semplicemente riprendere molte delle nostre attività, sia lavorative che sociali, tenendo però presente la minaccia sempre incombente e quindi senza dimenticare distanziamento sociale, mascherine e norme igieniche. Ciò, riteniamo, sia oltre che valido, pienamente metabolizzato anche per l'attività delle Sezioni e Delegazioni LNI. Il fatto che la parte della Rivista normalmente dedicata all'attività della LNI sia desolatamente vuota è il chiaro indice di come, per forza di cose, tali attività, nei mesi recenti, si siano fermate. Speriamo che si possa ora assistere ad una bella ripresa anche in questo settore e, come forma di buon'auspicio, ripropongo nelle pa-

gine che seguono una serie di consigli per collaborare alla Rivista che i più anziani ricorderanno ma che sia i soci più giovani che i più recentemente eletti dirigenti potrebbero non conoscere. Negli ultimi mesi ci sono stati alcuni mal funzionamenti nel servizio di mail della Rivista per cui, se qualche notizia è stata inviata, essa potrebbe essere stata mandata indietro dal sistema. Nell'inviare tutti a farci pervenire notizie sulle loro prossime attività, mi rivolgo anche a chi avesse visto rifiutata una propria mail diretta alla redazione. Vi prego di spedirla nuovamente ai soliti indirizzi; cercheremo di valorizzarla in tempi brevi. A tutti i migliori auguri per una ripresa dell'attività.

In passato, già più volte, è stata auspicata la collaborazione delle strutture periferiche onde rendere questo periodico sempre più rispondente alle sue finalità divulgative e alle necessità dei soci. Sono state anche emanate, sia dalla pagine della Rivista che via mail, quattro comunicazioni che volevano indicare le linee guida da seguire per realizzare tale collaborazione nelle forme dovute

affinché potesse essere valorizzata. Si ritiene ora opportuno riformulare in maniera organica alcune considerazioni al fine di costituire per il futuro norme di riferimento sulla materia.

Vanno innanzitutto tenuti in debito riferimento gli scopi statutari riportati nell'art. 2 ed in particolare come la Lega Navale Italiana abbia "... lo scopo di diffondere nel popolo italiano ... lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l'amore per il mare e l'impegno per la tutela dell'ambiente marino..." e come "... la Lega Navale sviluppa le iniziative ... culturali ... idonee al conseguimento degli scopi dell'Associazione" e, nell'art.3, ove si legge che "I soci ... devono impegnarsi nelle attività volte al conseguimento delle finalità statutarie ... con l'apporto della propria preparazione culturale marittima ed esperienza...".

Da questi brevi cenni derivano due chiare quanto immediate indicazioni:

Il giornale della Lega deve continuare a ricercare – come ha già egregiamente fatto in passato – spunti per la crescita della cultura marinaresca – a tutto campo – dei propri soci: storia, attualità,

Marina Militare, Mercantile e da Diporto, curiosità, arte, tecnica, sport, viaggi, avventure, ambiente.... Tutto ciò che è correlato al mare può quindi costituire motivo d'informazione e di arricchimento culturale per chi abbia "la passione del mare".

È opportuno che i soci partecipino all'arricchimento intellettuale del lettore. Coloro i quali non fossero particolarmente versati nello scrivere potrebbero comunque cercare qualche amico che lo sia, per raccontargli le proprie storie, qualora pensino che esse possano interessare, in modo che esse possano venire valorizzate. Il vostro contributo arricchirà sicuramente di contenuti umani la Rivista e la renderà ancora più vostra. Il nostro appello più sincero è quindi a collaborare senza se e senza ma. I vostri scritti saranno sottoposti all'esame imparziale di un Comitato di Redazione che provvederà a selezionarne il maggior numero possibile, compatibilmente con lo stile della Rivista, l'interesse della maggioranza degli altri soci e il numero di pagine disponibili, che è sempre, comunque, abbastanza contenuto.

È un impegno questo che la Direzione della Rivista, su indicazioni della Presidenza Nazionale, di cui è diretta emanazione, intende assumersi.

Ciò è tanto più vero per i contenuti della seconda parte della Rivista, quella inerente l'attività delle Sezioni e delle Delegazioni. In un mondo in cui l'importanza della comunicazione viene ribadita di continuo, è essenziale che le attività svolte nelle sedi periferiche, spesso a costo di notevoli sacrifici da parte di singoli individui o gruppi di soci volenterosi, vengano rese note. L'effetto di quelle di cui non si ha notizia è, se non nullo, di sicuro enormemente ridotto rispetto a quello che potrebbe essere qualora opportunamente pubblicizzato, in ambito nazionale, da una Rivista come la nostra che, ricordiamolo, raggiunge attualmente, oltre a tutti i soci che ne hanno fatto richiesta, tutti gli Enti Pubblici, quali regioni, province e comuni sul cui territorio siano presenti Sezioni/Delegazioni della LNI, nonché tutti i comandi delle Capitaneerie di Porto/Guardia Costiera e della Marina Militare. Questo portafoglio di desti-

natari, considerando anche la diffusione per via informatica, è bene ricordarlo, rende la nostra Rivista quella di cultura marinara più diffusa sul territorio nazionale, seguita con notevole distacco anche dalle più accreditate riviste specialistiche di nautica o comunque correlate ad attività del tempo libero che hanno luogo nei pressi del mare e delle acque interne.

Le attività dei soci, qualora vengano ben descritte, oltre a dare ottima pubblicità alla Lega Navale nel suo complesso e a chi la rappresenta a livello locale, possono inoltre fornire esempio, ispirazione e magari suscitare spirito di emulazione negli appartenenti ad altre strutture periferiche o ad altri enti che pure operano a fine benefico ma al di fuori della Lega Navale. Se abbiamo chiari in mente gli scopi della Lega Navale, quindi, dovremmo sentirci spinti a dare una mano anche in questo settore, affinché lo spirito della LNI si diffonda sempre di più.

L'importante è credere sinceramente di avere qualche cosa da condividere e di farlo nei limiti indicati e con le modalità previste. Per le cronache delle Se-

zioni, attualmente inserite nella parte intitolata "Vita della Lega Navale", è opportuno contenere al massimo lo scritto, attenendosi ai fatti, senza voli pindarici e senza, soprattutto, riportare risultati e conseguimenti di altri Enti o di non soci. Ciò non toglie che per situazioni/eventi particolari si possa studiare, d'accordo con la redazione, come dare a questi maggiore enfasi/spazio. In caso di dubbi non esitate a contattare telefonicamente o via e-mail la Redazione; sapremo aiutarvi.

Per gli articoli veri e propri, invece, sarà bene prevedere un massimo di 10.000 battute (spazi inclusi). Anche in questo caso, ovviamente, sarà cura della Redazione esaminare e, in caso di parere favorevole del Comitato di Redazione, approvare anche articoli di dimensioni difforni. L'importante è che il materiale presentato sia originale, nuovo, corretto e comunicati ai soci qualche cosa di interessante. Per le recensioni, che prevedono comunque l'invio del volume alla redazione, ove verrà deciso se accettare di recensirlo ed eventualmente a chi farlo fare, la dimensione massima raccoman-

dabile è di 2000 battute. Qualora si desideri che un determinato volume venga recensito, a fronte della notevole offerta editoriale italiana su argomenti afferenti alla cultura del mare, è bene che il proponente esamini preventivamente la validità del libro onde fare pervenire al Comitato di Redazione solo scritti veramente importanti.

Perché l'azione della redazione volta a diffondere al meglio lo spirito della LNI, possa svilupparsi in maniera efficace, però, la collaborazione deve sottostare ad alcune semplici regole che non vogliono essere una gabbia che limita la libertà dell'individuo ma un aiuto affinché egli possa contribuire al meglio, nel pieno rispetto sia di chi scrive che di chi dovrà leggere:

1) la comunicazione deve essere quanto più immediata possibile. È necessario che le notizie (e le relative immagini) vengano trasmesse alla Redazione della Rivista in tempi brevi, tenendo presente che, essendo la Rivista bimestrale, passerà in ogni caso del tempo prima che l'iter edito-

riale ne permetta la pubblicazione; non si può quindi pretendere che la notizia che viene fornita tardi venga comunque valorizzata. Nel frattempo, infatti, è facile che altre strutture abbiano fornito il proprio materiale; il numero di pagine disponibile resta sempre limitato, per cui, se necessario, verrebbe data priorità alle notizie più "fresche";

2) nel fornire la notizia bisogna avere sempre in mente gli scopi didattici della Lega Navale. Le notizie non vengono riportate per per-

mettere a qualcuno di auto referenziarsi ma per dare una testimonianza positiva. Al di là del semplice fatterello (es.: c'è stata la regata X, allegata foto che ritrae il socio Y mentre viene premiato), bisogna che l'evento costituisca di per sé qualche cosa che abbia interesse per la maggior parte dei soci e possa essere preso come riferimento da altri; occorre, quindi, dire qualche cosa sul processo organizzativo a monte dell'evento, sugli altri enti coinvolti e come, sugli sforzi che so-



LEGA NAVALE ITALIANA
Sezione Palermo Centro
dal 1901



Newsletter nr. 391
Lunedì 25 maggio 2020

La Lega Navale al tempo del Corona-virus

Ripartono le attività veliche!



Cari amici,
con estremo piacere, vi segnaliamo che a breve riprenderemo le attività sociali a mare!
Nel rispetto delle norme nazionali e regionali di contrasto al Covid-19, stiamo organizzando i pontili e preparando le imbarcazioni per riprendere le nostre uscite sociali il mercoledì e il venerdì pomeriggio ed il sabato mattina.
Il Direttivo sta mettendo a punto un nuovo regolamento che, nel rispetto delle linee guida della Federazione Italiana Vela, ci consentirà di riprendere a veleggiare.
Ci incontreremo tutti, allievi, armatori ed amici, martedì sera alle 21.00, nella nostra "Banchina Virtuale", per condividere le nuove modalità di accesso ai pontili e alle imbarcazioni sociali, oltre che per scambiarsi idee e proposte.

A presto
Vincenzo

P.S.: nel frattempo, per l'accesso alle strutture della Sezione, resta in vigore il "Regolamento delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 della Sezione Palermo Centro della Lega Navale Italiana".

no stati necessari, sul modo in cui si siano superate le difficoltà e grazie a chi. La lettura diverrà così particolarmente istruttiva per quelle Sezioni/Delegazioni che, in possesso di minore esperienza nella specifica attività, volessero cimentarsi in qualche cosa di analogo; questo impone un'auto-censura preventiva, da parte delle Sezioni/Delegazioni, per non inviare notizia di eventi di scarsa rilevanza o con impatto esclusivamente locale;

- 3) i testi vanno inviati sotto forma di documento doc (come allegato e non come lettera) via e-mail all'indirizzo della Redazione: redazione.rivista@leganavale.it. È preferibile evitare invii tramite posta o in caso, utilizzare la posta prioritaria. L'indirizzo spedizione.rivista@leganavale.it va usato per dipanare problematiche relative agli indirizzi di recapito, a copie non pervenute, a modifiche nell'indirizzo dei destinatari; qualora fosse necessario comunicare con il direttore della Ri-

AMARE IL MARE

LEGA NAVALE ITALIANA
Sezione di Trieste

La Lega Navale Italiana, Ente pubblico non economico a base associativa, che ha nel proprio statuto il compito di diffondere, in particolare tra i giovani, l'amore per il mare e lo spirito marinairesco, ha il piacere di annunciare che

dal 15 giugno 2020
RIPARTONO

I CORSI PER RAGAZZI, per apprendere le basi della navigazione con imbarcazioni singole. Alla fine di due settimane avranno imparato a riconoscere i venti, a fare i nodi e a condurre la barca a vela; inoltre, per offrire le stesse opportunità anche ai genitori interessati, sono disponibili

CORSI DI VELA PER ADULTI
Come ogni anno, si organizzano anche
CORSI per il conseguimento della PATENTE NAUTICA,
CORSI DI PESCA per ragazzi e adulti, CORSI SUB.

Per informazioni venite a trovarci nella nostra sede, alla base della Lanterna, oppure contattateci ai recapiti sotto indicati:

LEGA NAVALE ITALIANA - SEZIONE DI TRIESTE
Molo F.lli Bandiera 9, tel/fax: 040-301394 e-mail: trieste@leganavale.it

- vista: direttore.rivista@leganavale.it
- 4) il materiale fotografico va inviato allo stesso indirizzo (redazione.rivista@leganavale.it), solo ed esclusivamente in formato jpg. Fare attenzione a che le immagini che vengono fornite a corredo degli scritti siano di qualità tale da potere essere pubblicate, ovvero ad alta risoluzione, preferibilmente a 300 dpi;
- 5) qualora i materiali risultassero eccessivamente "pesanti" (oltre i 15 mega), spedirli con più invii, oppure zipparli o masterizzarli su CD e inviare lo stesso per posta prioritaria, o in alternativa utilizzare *wetransfer*;
- 6) anche se lo scopo principale della redazione è quello di giungere in tempi contenuti a una pubblicazione ben fatta ed equilibrata della Rivista, essa farà di tutto, quando possibile, per mantenere contatti serrati con le strutture periferiche o perfino con i singoli soci;
- 7) perché ciò possa avvenire al meglio, è auspicabile e opportuno che al li-

vello periferico ci si attrezzi per l'utilizzo delle comunicazioni informatiche (e-mail), che risultano le più pratiche e più rapide, al limite appoggiandosi temporaneamente anche a indirizzi personali, purché consultati regolarmente, a favore di una maggior praticità. Il passo giusto verso cui bisogna comunque dirigersi è quello dell'indirizzo e-mail della Sezione (ovviamente da consultare regolarmente, onde consentire un ottimale flusso di notizie fra il centro e la periferia e non solo per questioni inerenti la redazione della Rivista). L'uso di indirizzi e-mail personali rende, infatti, molto difficile, quando non impossibile, il reperimento, a posteriori, di documentazione relativa a una specifica Sezione/Delegazione;

- 8) un'indicazione: presso la Presidenza Nazionale esiste un Ufficio Comunicazione che è anche responsabile della gestione del portale. Ricordate che quando ritenete che la notizia, oltre che interessante, sia

anche urgente e necessari di una valorizzazione più immediata di quanto consentito dai tempi della Rivista, è questo l'Ufficio da contattare (comunicazione@leganavale.it). Il prendere gradualmente piede (seppure molto lentamente a causa della scarsa attenzione che molte SS.PP. vi pongono) della concretezza informatica del portale istituzionale della LNI è una realtà con la quale è necessario confrontarsi; esso, inoltre, è accessibile dalle singole Sezioni, che debbono riportare autonomamente, secondo note modalità più volte richiamate, le notizie

che le riguardano e che desiderano diffondere;

- 9) tre ultimi accorgimenti pratici: 1) indicare sempre la data nella quale l'evento di cui si parla si è svolto; 2) non inviare mai collage di materiali fotografici: non verranno presi in considerazione; 3) non inviare mai né programmi di ciò che si ipotizza di fare (per la pubblicazione, siamo interessati solo a quanto effettivamente già fatto), a meno che si tratti di programmi di ampio respiro che potrebbero vedere un coinvolgimento della Presidenza Nazionale, né consuntivi di un periodo (ripeto che ci in-

teressano le singole notizie). Qualora la Sezione abbia particolarmente a cuore un evento di prossima realizzazione, però, ne potrà comunque dare tempestiva comunicazione sul sito;

- 10) una considerazione finale relativa all'invio di ritagli di giornale: le notizie che ci pervengono così possono anche risultare di estremo interesse ma non possono essere valorizzate sotto questa forma; è necessario che la notizia, per essere pubblicata, venga elaborata, firmata poi da un responsabile della Sezione (il Presidente o chi da lui ufficialmente delegato) e

trasmessa tramite la Presidenza della Sezione stessa;

- 11) al di là dei contributi effettivi – articoli, foto, ecc. – ogni consiglio sarà gradito e, nei limiti del possibile, valorizzato.

Va da sé che è dovere della Presidenza Nazionale, e quindi della Direzione Responsabile della Rivista, garantire le esigenze statutarie primarie di fare cultura del mare e di comunicazione anche verso l'esterno dell'Associazione, mantenendo quella interna a un livello medio/alto. È stato pertanto deciso da tempo, come poc'anzi accennato e per tornare nuovamente sulle cronache delle Sezioni/Delegazioni, di non



ospitare più sulla Rivista notizie di esclusivo interesse locale del genere: gite, cene e pranzi sociali, regate locali, oppure eventi ai quali la LNI semplicemente partecipa senza alcun ruolo nella loro organizzazione e condotta e, soprattutto, senza alcun valido ritorno di immagine. Tali notizie potranno trovare il loro più giusto spazio nell'ambito riservato ad ogni singola sezione nel sito della LNI e saranno così rese comunque note a tutti gli interessati. La Rivista, come più volte ricordato, continuerà ad ospitare, per lo più, eventi di un certo livello – tipo l'organizzazione di regate/eventi regionali/nazionali/internazionali – o che possano essere di esempio o dai quali si possano trarre concreti suggerimenti per le altre Sezioni, come l'organizzazione di congressi o altre attività di rilievo, per le quali magari siano stati reperiti fondi presso le regioni o in ambito europeo. È sempre in atto la ricerca volta a sviluppare al meglio la comunicazione a favore dei giovani. Continuerà lo sforzo già in atto per un costante innalzamento di livello dei contenuti culturali della Rivista onde essa, oltre ad assolvere gli

scopi statutari su menzionati, possa imporsi come strumento volto a comunicare al meglio, anche all'esterno, i valori di cui la LNI si fa portatrice e le tradizioni su cui si fonda e che nell'assegnarle un ruolo specifico e dominante nel panorama delle associazioni che

in Italia si occupano del mare permetta alla LNI e quindi alle sue SS.PP. di accrescere, o quanto meno mantenere, quel prestigio ed il ruolo che ne consegue e che nel tempo le sono sempre stati riconosciuti.

Fin da ora, un sentito grazie per la collabo-

razione. Con il vostro aiuto ci sarà consentito realizzare una pubblicazione sempre migliore e sempre più in linea con le vostre aspettative.

Amm. Paolo Bembo
Direttore
Responsabile di *Lega Navale*



LEGA NAVALE ITALIANA

ENTE PUBBLICO NON ECONOMICO A BASE ASSIATIVA

PRESIDENZA NAZIONALE



UFFICIO: Segreteria

N. PROTOCOLLO: 630

00197 ROMA, 26 GIU 2020

Via Guidubaldo del Monte, 54

☎ Tel.: 06.80.9159.1

☎ Fax: 06.80.91.59.205

✉ E-Mail: presidenza.nazionale@pec.leganavale.it
segreteria@leganavale.it

Sigg. Presidenti delle
STRUTTURE PERIFERICHE
LORO SEDI

e, per conoscenza

DELEGATI REGIONALI
LORO SEDI

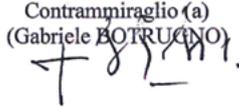
Oggetto: Richiesta informazioni corsi.

A seguito dell'emanazione del Dpcm 11.06.2020 numerose Strutture periferiche hanno rapidamente attuato gli adempimenti organizzativi e gestionali finalizzati alla ripresa dell'attività didattica e sportiva con particolare riferimento ai corsi di vela ed ai campi estivi per bambini e ragazzi, rispondendo così in modo efficace alla crescente domanda di opportunità formative a favore dei più giovani nel pieno rispetto delle misure atte a garantire la salute dei partecipanti.

Nella piena consapevolezza dell'importanza del servizio offerto in questa circostanza alla collettività, è intendimento della Presidenza Nazionale valorizzare appieno, sotto il profilo mediatico e istituzionale, il ruolo delle Sezioni della Lega Navale nello svolgimento di attività di pubblico interesse.

A tal fine si richiede a codeste Strutture periferiche, restando invariati gli adempimenti di cui all'art. 26 comma g del Regolamento allo Statuto in merito alla trasmissione della Relazione Annuale, di voler anticipare entro il 30.09.2020 le specifiche informazioni richieste nel modulo reperibile a questo [collegamento](#) relative alla durata, la tipologia e numero dei partecipanti dei corsi effettuati a partire dalla ripresa delle attività.

IL DIRETTORE GENERALE
Contrammiraglio (a)
(Gabriele BOTRUCINO)



A sottolineare l'importanza della ripresa, la Presidenza Nazionale ha emanato queste disposizioni per meglio seguire le azioni poste in essere dalle Sezioni.