

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

LUGLIO
AGOSTO
2021

**Taranto SailGp:
Italian Sail
Grand Prix**

**Le donne nel
mondo della
vela e della LNI**

**Welfare per
il personale
marittimo**

Orche news

La vela latina





LEGA NAVALE ITALIANA

www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



CORSI NAUTICI ESTIVI



Hai fra gli 8 e i 16 anni e vuoi diventare un bravo marinaio?
Vieni nei Centri Nautici Nazionali della Lega Navale di Ferrara, Sabaudia e Taranto...
per vivere in sicurezza 10 giorni a contatto con il mare, lo sport e la natura.
Tutte le informazioni sul nostro sito www.leganavale.it



www.leganavale.it



Sito



www.leganavalenews.it

Leggila



Facebook



Facebook



Twitter



Twitter



Instagram



Instagram



YouTube

LEGA NAVALE ITALIANA
Presidenza Nazionale
Via Guidubaldo del Monte, 54 - 00197 Roma

tel. 06.809159218 - 06.809159223
comunicazione@leganavale.it



Un'imbarcazione della Sezione LNI con in secondo piano uno dei protagonisti del SailGp. (Foto di Domenico Brisci, LNI Taranto. Vedi articolo a p. 13)

Anno CXXIV - n. 7-8
luglio-agosto 2021

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redazione
Marina Pagano

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 2021

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- Le donne nel mondo della vela e della Lega Navale Italiana
di Federica Manoli 6

- Un welfare possibile per i "lavoratori essenziali" del mare
di Fabrizio Monticelli 10

- Taranto SailGp: Italian Sail Grand Prix
di Giulio Guazzini 13

- Cervia: pale e carrioli
di Roberto Petrucci 19

- Orche news
di Simone Repetto 26

- I cinque anelli di Cecil Scott Forester. Storie sulla storia del padre del comandante Hornblower
di Enrico Cernuschi 32

- La vela latina: una testimonianza mediterranea
di Giovanni Panella 38



Recensioni e segnalazioni 43

La voce del diportista

- La depenalizzazione nel settore del diporto nautico
di Aniello Raiola 45

Il mondo dei pesci

- La corvina: poca fama, tante virtù
di Riccardo Zago 47

Vita della Lega Navale Italiana 50

A centro rivista il fumetto: "La Grande Guerra"

Si ricorda che da quest'anno l'abbonamento alla Rivista sarà in vigore per gli aventi titolo dal momento dell'iscrizione alla LNI sino a dicembre successivo (2021), quando verrà a cessare indipendentemente da quando si sia sottoscritta l'iscrizione. Si ricorda a tutti gli interessati che la Rivista cartacea può essere ottenuta da ogni socio richiedendola all'atto del rinnovo della tessera. Basterà effettuare un'integrazione di 5 euro alla quota associativa, a parziale contributo per le spese postali, e la Rivista verrà inviata per tutto l'anno all'indirizzo indicato dal socio.

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



Concorso fotografico LNI 2021

Dopo il successo della prima edizione del concorso in oggetto che ha portato alla realizzazione dei calendari (da parete e da tavolo) impiegando le foto che sono risultate prescelte a seguito di un esame da parte di una commissione appositamente nominata, la Presidenza Nazionale ha deciso di bandire nuovamente il Concorso per l'anno 2021. Il tema del concorso è:

“La ripartenza dopo la pandemia: la Lega Navale Italiana in rotta verso il futuro”.

Il concorso è aperto a tutti i Soci.

Le fotografie dovranno essere inviate alla Presidenza Nazionale (direttore.rivista@leganavale.it) entro e non oltre il giorno 10 ottobre 2021, dovranno essere in formato jpg con una definizione di almeno 300dpi.

Ogni Socio potrà inviare un massimo di otto foto. Ogni foto dovrà essere corredata dal nome dell'autore, dalla Sezione di appartenenza del Socio che l'ha scattata e da un titolo. Dovrà essere anche allegata una liberatoria che consenta alla Presidenza Nazionale l'uso dell'immagine (per il calendario ed eventualmente per l'utilizzo sulle sue pubblicazioni).

Tra quelle pervenute, una commissione, nominata dalla Presidenza Nazionale, procederà a scegliere i quattordici scatti migliori che verranno utilizzati per la realizzazione del calendario LNI 2022.

Il vincitore avrà la sua fotografia come copertina del calendario ed un premio dedicato mentre agli autori degli altri scatti prescelti sarà consegnato un presente della Presidenza Nazionale con la specifica menzione del nome e della sede dell'autore, associata ai mesi del 2022. A discrezione dei premiati verrà attivata un'iscrizione alla LNI, per un anno, comprensiva di abbonamento alla Rivista *Lega Navale*, per una persona da essi segnalata.



Editoriale

Alcuni lettori avranno notato, negli ultimi numeri, una maggiore attenzione della Rivista in merito a quanto la LNI fa, come lo fa e perché lo fa. È il frutto di una precisa linea di condotta intrapresa dal Presidente, il quale vuole innovare a ogni costo un'organizzazione che, per alcuni versi, si era forse un po' adagiata su posizioni molto o, magari troppo, consolidate.

Questo non significa che, di tanto in tanto, il lettore non possa vedere sulla nostra Rivista articoli, per esempio, di taglio storico. Se, infatti, alcuni soci hanno dichiarato di non ritenerli indispensabili, moltissimi altri (le maggioranze, in democrazia, sono in genere silenziose proprio perché possono permetterselo) hanno pacatamente confermato di gradirli. Un periodico, d'altra parte, ha sempre e soltanto due regole d'oro: 1) tutti devono essere contenti almeno un poco; 2) i veri padroni del giornale sono i lettori. Non sono parole mie, ma del principe dei giornalisti: Indro Montanelli; e se lo diceva lui, dopo aver pagato di persona, e col sangue, la difesa di questi principi, possiamo fidarci.

Noi però abbiamo un ulteriore, preciso dovere statutario: fare cultura del mare a tutto tondo. A scuola si insegna (o si dovrebbe ancora insegnare), tanto per restare nell'ambito dell'esempio di prima, che un popolo privato della propria storia non ha futuro. Né è possibile sostenere come facevano (ora, dopo il Covid, ciò non avviene più) certi cattivi maestri radical-chic, secondo i quali certi pretesi popoli pragmatici, *in primis* gli anglosassoni, non insegnano la storia o, più in generale, la divulgazione aperta a tutti privilegiando, *au contraire*,

i manuali tecnici. Basta assistere al saluto quotidiano degli alunni, durante i primi 8 anni di scuola, fatto alla bandiera stelle e strisce. Oppure ricordare che durante i *master* di economia *Le guerre del Peloponneso* di Tuciddide è non dico studiato ma vivisezionato, a supporto delle future pianificazioni politiche, di marketing, di ingegneria gestionale e – perché no? – di preparazione militare. Né è un caso che verso la fine degli anni '90 le alte sfere delle Forze Armate statunitensi abbiano rivisto le proprie strategie puntando, per il seguito, non su concentrazioni di forze (che non c'erano), ma sugli effetti che tali operazioni potevano produrre (EBO), alias la versione XXI secolo del sempre valido *parcere subiectis et debellare superbos* (Risparmiare i sottomessi e debellare i superbi) con un occhio attento alla rilettura in chiave moderna di eventi

della Storia che additavano un cammino preciso. I soci della LNI sono o marinai o lettori che sanno (o intuiscono) che non il passato, ma il presente e il futuro passano per il mare. E che sul mare transita tutto, dalle merci alle idee, storia inclusa. Ogni lettore (noi non facciamo distinzioni fra uomini e donne o tra giovani, giovanissimi o maturi

abbonati) potrà quindi continuare a trovare, su queste pagine, ciò che cerca. E se per caso nell'indice farà capolino anche qualcosa che non lo dovesse immediatamente incuriosire, il nostro dovere di Direzione è, e sarà sempre, di presentarglielo nel modo più chiaro, onesto, diretto e leggibile. Magari sarà proprio quella la volta buona per scoprire un interesse insospettato per l'oceanografia o la nautica, o un suggerimento per una scelta di vita futura.

di Donato Marzano



Siamo in piena estate e finalmente siamo ripartiti... con il mare al centro. Con le dovute accortezze per controllare una pandemia al momento meno presente ma sempre infida, le nostre Sezioni e Delegazioni hanno ripreso alla grande la loro attività istituzionale. Tantissimi e diversissimi i progetti sportivi, di nautica solidale e di protezione ambientale in pieno svolgimento. I nostri Centri Nautici Nazionali a Ferrara-Lido delle Nazioni, Sabaudia e Taranto ospitano centinaia di ragazzi e ragazze e li introducono allo sport e alla natura; lo stesso fanno le basi nautiche di molte strutture valide che accolgono e avvicinano al mare ragazzi a volte con pochi mezzi ma con tanta inventiva e passione. Partono progetti di ricerca nel settore della protezione ambientale con le Università



Centri Nautici estivi: lezioni di arte marinai per i giovani marinai.

di Lecce e Bari e con l'ISPRA-Istituto Superiore per la ricerca e la protezione ambientale con cui di recente abbiamo finalizzato significative convenzioni: un binomio vincente tra chi opera sul mare e chi studia come proteggerlo, una collaborazione virtuosa che ora si deve concretizzare in progetti mirati alla monitorizzazione della posidonia, delle microplastiche, dei rifiuti galleggianti. Moltissime le attività di nautica solidale già realizzate o in programma. Dai campionati di Hansa 303 a Porto San Giorgio co-organizzati dalla locale Sezione dal 2 al 4 luglio alla tre giorni della Sail Inclusive di Genova, dove sono state effettuate nei giorni 18, 19 e

20 giugno alcune uscite con quella barca per i diversamente abili a cura delle sezioni liguri in concomitanza con la tappa italiana dell'evento Ocean Race 2021. Ritengo che iniziative simili costituiscano la vera essenza della Lega Navale Italiana, che si deve distinguere per lo spirito di servizio a disposizione del Paese ovvero per la concreta attenzione al mare a 360 gradi. Quindi sport nautici e diporto per tutti, protezione dell'ambiente e nautica solidale ma anche iniziative di diffusione della cultura del Mare.

Siamo in finale per la preparazione del Convegno Nazionale "Mare al Centro", che si svolgerà il 22 e 23 settembre a Roma. Il Convegno Nazionale, il primo dopo anni, ha come focus il mare, ovvero la ragione prima della nostra Associazione declinato in tutti i suoi aspetti con 3 pannelli dedicati uno agli aspetti politici, stra-



Imbarcazioni con i ragazzi del Centro Nautico Nazionale di Ferrara (Lago delle Nazioni) in attività.



SailGp a Taranto: catamarano F50 in azione in Mar Grande.

tegi, economici e al diporto con esperti e figure istituzionali dei Dicasteri della Difesa, delle Infrastrutture e dei Trasporti sostenibili e del cluster marittimo. Nel secondo ci occuperemo di Ambiente e dei progetti collegati con esperti dei Dicasteri competenti, con le Università e con gli Istituti di ricerca con cui collaboriamo, mentre nel terzo ci concentreremo sulla pratica degli sport nautici e sulla nautica solidale. Come ho già accennato nello scorso Punto Nave, sarà possibile seguire i lavori in streaming.

Parallelamente con tutta la Presidenza Nazionale sto affrontando le principali problematiche direi "strutturali", relative al rinnovo delle concessioni demaniali e canone minimo, agevolazioni fiscali, riconoscimento dei nostri CIN, iscrizione al registro del CONI interessando gli uffici competenti dei Dicasteri con documentazione dedicata e con incontri avvenuti con il Ministro e la Sottosegretaria alla Difesa, con la Vice Ministra alle Infrastrutture e Trasporti sostenibili con delega ai porti, con il Ministro per le disabilità e con la Sottosegretaria con delega allo Sport. Un intenso lavoro di informazione dei vertici delle istituzioni sulle attività meritorie che le nostre Sezioni e Delegazioni svolgono ogni giorno, coniugato con una capillare diffusione mediatica tramite la nostra Rivista, il nostro sito e i canali social. Tutto questo è possibile grazie all'azione di Presidenti e Soci meritori che impegnano tempo e capacità per amore della marittimità, dello sport, della natura e della solidarietà, che interpretano il vero spirito della Lega Navale. Numerosi ma non tutti... e qui l'esigenza del lavoro capillare degli organismi di vertice, dei Delegati Regionali ma direi

di tutti a coinvolgere e, ove necessario, allontanare chi si è avvicinato alla nostra Associazione solo per ritorni o agevolazioni personali.

Tante le iniziative che possiamo supportare, anche se non attinenti esclusivamente al mare. Mi riferisco ad esempio alla campagna contro la violenza sulle donne che si concretizza in un fiocco rosso alzato a riva delle nostre imbarcazioni il 4 luglio con l'iniziativa "10.000 vele di solidarietà", a cui la Lega Navale convintamen-



Le imbarcazioni Hansa 303 della LNI nell'evento "Sail Inclusive" a Genova.

te aderisce. Inoltre, come ho già accennato nel mio programma triennale, dobbiamo agevolare l'assegnazione di posizioni apicali a nostre Socie capaci e appassionate, non sulla base di quote rosa ma del merito. E ci sono tante donne eccezionali nei nostri consigli direttivi, Presidenti davvero brave; in questo numero alcune di loro raccontano la propria esperienza.



La firma dell'accordo con l'ISPRA sottoscritto nella sezione della LNI di Ostia lo scorso 24 giugno.

Le donne nel mondo della vela e della Lega Navale Italiana

di Federica Manoli con Daniela Bolognesi, Chiara Avanzi e Federica Fabbrica



La navigazione e, quindi, la mariniera hanno interessato storicamente, come tante altre attività, soprattutto l'emisfero maschile e anche oggi i numeri dei velisti, dei marinai, degli armatori e dell'occupazione nella nautica vedono una netta prevalenza di uomini sulle donne; nonostante ciò, non mancano riferimenti a storie femminili anche avventurose.

Parlare di donne nel mondo della mariniera rimanda ad alcuni importanti nomi diventati leggendari, come quello dell'irlandese Grace O'Malley (c. 1530 -1603), regina di Umhall (attuale contea di Mayo), nota come la "regina del

mare di Connacht", o quello di Jeanne Baret, prima donna a circumnavigare il globo. Travestita da uomo, la Baret si imbarcò nel 1766 come assistente del naturalista Philibert Commerson, che partecipava alla spedizione comandata da Louis Antoine de Bougainville. Pur impegnata nelle ricerche botanico-naturalistiche, pare che questa donna possedesse notevoli doti nautiche.

E poi veniamo alle piratesse: Anne Bonny (1702-1782) e Mary Read (1690-1721), irlandese la prima e britannica la seconda, che battevano i mari dei Caraibi, e Ching Shih (1775-1844), cinese, comandante di un'enorme flotta composta al suo apice da oltre millecinquecento navi e 80 000 marinai (tra cui donne e bambini), considerata da molti la pirata più vittoriosa di tutta la storia. Le sue imprese compaiono in numerosi libri, romanzi, videogiochi e film sui pirati.

A partire dalla seconda metà del XX secolo le imprese delle donne diventano numericamente più significative: nel 1978 la polacca Krystyna Chojnowska-Liskiewicz è la prima a circumnavigare il globo in solitaria in 401 giorni senza tappe e, nello stesso anno, Naomi James compie la stessa



In apertura: Federica Manoli, professionista museale presso la Fondazione Artistica Poldi Pezzoli di Milano e delegato regionale LNI della Lombardia. *In questa foto:* Jeanne Baret (1740-1807). Fu la prima donna a circumnavigare il globo, travestita da uomo.



Ching Shih (1775-1844). È considerata la pirata cinese più vittoriosa della storia.

71 giorni, 14 ore, 18 minuti e 33 secondi. In seguito a questa impresa ottiene il titolo di Dame Commander of the Order of the British Empire, titolo britannico di cui furono onorati anche Francis Drake e Francis Chichester per le due circumnavigazioni portate a termine rispettivamente nel 1580 e nel 1967. Ma non possiamo dimenticare la tedesca Laura Dekker, che nel 2009, a soli sedici anni, entra nella storia come la più giovane navigatrice ad avere compiuto il giro del mondo in solitario.



Daniela Bognesi, classe 1960, una delle istruttrici che da oltre trent'anni ha dato il suo apporto alla Lega Navale Italiana.

Se quelli ricordati sono casi eccezionali, nella realtà a noi più vicina, quella della Lega Navale Italiana, le donne sono state presenti dai suoi albori e, negli ultimi decenni, non solo è cresciuto il loro numero ma sono state insignite di incarichi importanti, come la presidenza di Sezione oppure il ruolo di Delegato regionale del Presidente nazionale. Ma veniamo allo specifico, nell'ambito della Sezione di Milano con quattro esempi di donne che, possiamo a ragione dire, sono cresciute in Lega Navale Italiana:

impresa in soli 278 giorni. Dieci anni più tardi, nel 1988, Kay Cottee supera questo record su Blackmore's First Lady, impiegando 189 giorni. Denise "Dee" Caffari, classe 1973, britannica, nel 2006 è la prima donna a navigare intorno al mondo "contromano" in solitario, senza tappe né assistenza, e compie l'impresa in 178 giorni. Nel 2009, conquistando il sesto piazzamento alla Vendée Globe, diventa la prima ad aver girato il mondo in entrambi i versi, sempre da sola. Nel 2011 compie la sua terza circumnavigazione senza scalo, partecipando alla Barcellona World Race. In questa carrellata di navigatrici non può mancare la grande Ellen McArthur, una delle veliste più conosciute al mondo, che è stata capace di sbaragliare anche record maschili. Nel 2005 batte infatti il record del giro del mondo in solitario percorrendo 27,354 miglia nautiche in

Daniela (classe 1960), Chiara (1997), Federica (2001) e la sottoscritta (1964).

Daniela e io vantiamo una storia ultratrentennale presso la Sezione, da socie prima di tutto,



Chiara Avanzi, classe 1997, atleta LNI.



Federica Fabbrica, classe 2001, istruttore LNI.

durante le vacanze estive, un corso di vela. Dal corso di iniziazione sono passate al perfezionamento, poi alla pre-agonistica e all'agonistica. Oggi prestano attività di istruttore nei corsi di vela e sono allenatori delle squadre agonistiche giovanili di Optimist e 420.

È ragione di grande orgoglio potere raccontare questo percorso formativo che, negli anni, abbiamo contribuito a realizzare ed è bello vedere in queste ragazze lo stesso entusiasmo e la stessa dedizione che hanno guidato Daniela e me per anni.

La Lega Navale Italiana è per tutte noi il luogo in cui abbiamo imparato a navigare e a regatare e in cui abbiamo scoperto una passione che non ci ha mai abbandonato. Ma soprattutto abbiamo imparato le regole del mare e della mariniera, ovvero la solidarietà, la lealtà, il rispetto per gli altri e per l'ambiente, a cavarcela da sole e al tempo stesso a contare sugli altri, a lavorare in equipaggio, ad affrontare le cose con metodo e disciplina. Si tratta di insegnamenti preziosi che abbiamo portato fuori dalla Lega Navale e che ora fanno parte del nostro modo di essere e di vivere. Alla Lega Navale abbiamo conosciuto nuove amicizie che perdurano da decenni e che restano per noi importanti punti di riferimento.

Abbiamo trascorso numerosissime e meravigliose giornate alla LNI e il nostro impegno come presidenti lo abbiamo inteso come una

ma dando il nostro apporto in maniera continuativa nel tempo dapprima come allievi-istruttori, poi come istruttori, capi-turno, membri del Consiglio direttivo e, infine, come presidenti di Sezione... sempre nello spirito del volontariato, come previsto dalla Lega Navale Italiana.

Quando abbiamo iniziato la nostra "carriera" non eravamo certo le sole; molte di quelle donne sono le nostre amiche di sempre! Chiara e Federica, ben più giovani di noi, sono arrivate alla Lega Navale all'età di sei-sette anni per frequentare, come tanti bambini,



Federica Manoli e Daniela Bognesi a un evento promozionale LNI.



DIECIMILA VELE
CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE
4 luglio 2021

Cambiamo rotta insieme.

**Il 4 luglio 2021
contro la violenza sulle donne.
Cambiamo rotta insieme!**

Vogliamo riempire il mare di vele e nastri rossi per dire "basta" a questo fenomeno definito dall'ONU un flagello mondiale.

Cosa puoi fare?
Issa un nastro rosso, partecipa con la tua barca e, se vuoi, dai la tua disponibilità ai centri antiviolenza di far parte del tuo equipaggio.
Il 4 luglio esci in mare con tutta la vela italiana su una rotta di civiltà.



Per maggiori informazioni vai sul sito www.1000veledisolidarieta.org o direttamente qui:

La Lega Navale Italiana condivide gli ideali che stanno dietro le manifestazioni del 4 luglio e pertanto la Presidenza Nazionale ha suggerito una partecipazione attiva e simbolica alle stesse, come si evince dal manifesto che è stato fatto circolare.

doverosa restituzione di quanto abbiamo ricevuto. Siamo donne normali che hanno avuto la fortuna e il privilegio di conoscere il mare e i laghi da marinaie e veliste, scoprendo, fra le tante cose, la bellezza della navigazione notturna sotto cieli stellati, la magia delle carezze del vento e degli schizzi d'acqua quando si naviga su una deriva, la contemplazione del levare e del calare del sole nel mare e, non ultime, le emozioni e le soddisfazioni dell'insegnamento.

Ci siamo confrontate sul significato di essere donne in questo percorso e in questo ambiente e conveniamo che nessuna di noi si sia mai sentita discriminata o trattata diversamente rispetto ai nostri amici uomini. Ci siamo guadagnate i nostri ruoli e i nostri spazi all'interno dell'associazione nello stesso modo nel quale se li sono guadagnati loro. Il nostro comune desiderio è che la Lega Navale Italiana continui ad attrarre i giovani e che la partecipazione femminile possa continuare ad aumentare. ■

Un welfare possibile per i “lavoratori essenziali” del mare

di Fabrizio Monticelli,
amministratore unico IMAT



Per intraprendere la carriera da marittimo di coperta o di macchina servono 96 ore complessive di attività didattiche per il conseguimento dei certificati obbligatori previsti dall'IMO. Impegno che cresce con l'avanzare dei ruoli operativi: da 231 a 319 ore, a seconda delle diverse tipologie di navi, per la propedeuticità alla carriera di Comandante, cui si aggiungono nella fase finale del percorso altre 396 ore. Discorso simile per la figura del direttore di navi mercantili: da 126 a 196 ore per la

propedeuticità, più altre 410 ore. I dati elaborati dal Centro Studi dell'IMAT (Italian Maritime Academy Technologies) sul peso specifico degli obblighi di formazione richiesti per esercitare la professione dimostrano il livello crescente di specializzazione della carriera marittima. Competenze e conoscenze destinate a crescere con la tendenza delle compagnie a far seguire agli attestati obbligatori percorsi specifici di addestramento legati al particolare settore di attività.

La rivoluzione economica, produttiva, tecno-



In apertura: L'ingresso esterno dell'Italian Maritime Academy Technologies.

In questa foto: Veduta panoramica della piscina esterna durante i corsi di salvataggio.



Lavoratore portuale a poppa di un rimorchiatore.

logica e normativa che ha investito lo shipping ha portato con sé anche una radicale ridefinizione della figura del “lavoratore del mare”. Soggetto coinvolto in pieno nelle dinamiche della “cultura della conoscenza”, è il vero e proprio asset dalla cui efficienza deriva la competitività complessiva di una struttura aziendale come quella armatoriale, per sua natura complessa e chiamata costantemente a misurarsi con i cambiamenti del contesto di riferimento. È proprio sulla nuova figura di questo marittimo – pienamente inserito nelle dinamiche di valorizzazione del proprio “capitale umano” – che poggia uno dei settori industriali più importanti per il Paese.

Il cluster marittimo italiano vale circa 32 miliardi di euro, garantendo la continuità territoriale e gli approvvigionamenti in ambito domestico e costituendo il presupposto centrale per l’interscambio commerciale. Nel 2030 l’economia marittima a livello globale raddoppierà rispetto a oggi. Secondo i dati Eurostat, nel 2019 il commercio estero dell’Ue è stato pari a circa

2,430 miliardi di tonnellate, di cui il 77% (1,864 mld di t) utilizza la via marittima. Ai primi posti di questo interscambio via mare ci sono i Paesi Bassi (322 milioni t), la Spagna (232 milioni t) e l’Italia (205 milioni t). Inoltre, il 40% degli scambi intracomunitari avviene via mare. In termini di produzione e occupazione, il settore del trasporto marittimo nel complesso (merci e passeggeri) fino al 2020 ammontava in Italia a 12,670 miliardi di euro a fronte di oltre circa 48mila posti di lavoro – di cui circa 26 310 coperti da marittimi italiani o europei e circa 21 310 da personale non europeo – che per effetto delle rotazioni degli equipaggi significa un coinvolgimento ogni anno di oltre 66mila lavoratori. Cifre che hanno registrato una crescita negli ultimi anni, nonostante la complessiva riduzione della flotta, grazie all’entrata in servizio di nuove unità da crociera e traghetti di grandi dimensioni (significativa, sotto questo aspetto, la domanda da parte dell’armamento di alcune figure professionali di bordo altamente specializzate: direttori e ufficiali di macchina,

operai meccanici, operai motoristici, tra gli altri, che l'attuale mercato del lavoro non è in grado di soddisfare a causa della forte carenza di personale abilitato a ricoprire tali qualifiche).



Al posto di manovra.

L'importanza di questo "esercito del mare" è emersa in tutta evidenza nel corso della pandemia, quando i collegamenti via mare hanno continuato a garantire le forniture essenziali per l'economia nazionale: un'uscita dal cono d'ombra che oltre al riconoscimento del proprio ruolo presso il grosso pubblico è stata accompagnata da effetti paradossali sotto l'aspetto operativo. Nel momento più acuto della crisi sanitaria, ad esempio, è deflagrata con tutta la sua drammaticità la questione dei cambi di equipaggio. I lockdown che si susseguivano con tempi sfalsati tra i vari paesi, uniti al blocco dei collegamenti aerei, hanno costretto molti equipaggi a prolungare la presenza a bordo, al di là di ogni ragionevole durata. Sul tema sono spesso intervenute le principali organizzazioni internazionali del settore, con l'intento di garantire i necessari avvicendamenti. Pressioni che nel nostro paese hanno portato, all'inizio di quest'anno, al riconoscimento dei marittimi come "lavoratori essenziali".

Oggi, finalmente, si cominciano a percepire i primi sentori di un'uscita dalla pandemia. Nel momento in cui bisognerà tenere conto delle

necessarie misure per rilanciare l'economia e il benessere del paese non si potrà non tenere conto di questo stato di cose né delle difficoltà che fra contrazione dell'economia e blocco di interi settori, come quello della crocieristica, stanno investendo e investiranno parte dei "lavoratori del mare".

Anche per il lavoro marittimo bisognerà predisporre piani e misure, non solo per il sostegno alla categoria, ma per ridisegnare un welfare moderno e in linea con l'esigenza di continuare a garantire competitività alle nostre flotte. Su quale sia il meccanismo migliore per raggiungere l'obiettivo è auspicabile l'apertura di un dibattito fra tutti i soggetti in campo.

Quel che è certo è che la crisi di liquidità che ci aspetta rende auspicabile l'introduzione di procedure che, insieme alla difesa del lavoro, rafforzino

il patrimonio di conoscenze e competenze dei lavoratori stessi, fornendoli di un portfolio di specializzazione spendibile sul mercato del lavoro. Una via da seguire potrebbe essere quella di agevolare il finanziamento per le certificazioni. Le misure che abbiamo previsto autonomamente fin dall'inizio dell'anno scorso come IMAT però non possono bastare in un quadro di difficoltà generalizzata. Una soluzione potrebbe essere rappresentata dall'uso di strumenti specifici, magari attingendo dalle risorse del Fondo Sociale Europeo. È un'iniziativa su cui ci stiamo battendo da tempo cercando di portare all'attenzione di Regioni, Ministeri e DG Employment l'esigenza di definire plafond finanziari in grado di sostenere le esigenze dei lavoratori. Lo strumento più adatto consisterebbe in voucher direttamente spendibili dal marittimo e in un finanziamento o co-finanziamento per le compagnie che investono in formazione, parametrando gli importi alla consistenza della forza lavoro. Ciò, ovviamente, non prima di aver fatto un'analisi dei bisogni almeno fino ai prossimi 18 mesi per approntare il miglior ammortizzatore sociale possibile. ■

Taranto SailGp: Italian Sail Grand Prix



di Giulio Guazzini

Aria di festa e di rinascita nella città dei due mari proiettata, mai come ora, verso una sostanziale apertura al futuro.

Ad aprire la pista meglio di ogni altra cosa, a dare smalto alla logica del cambiamento, sono stati i catamarani volanti del SailGp, gli F50, quindici metri di tecnologia avveniristica, sbarcati a Taranto per la seconda tappa del circuito internazionale Sail Grand Prix, campionato mondiale di punta dei multiscafi guidati dai migliori velisti del mondo, in gran parte reduci dall'edizione numero 36 della Coppa America.

Un'occasione unica per il Mediterraneo, per l'Italia, per la Puglia e per Taranto in particolare che ha trasformato per due giorni il Mar

Grande, lo specchio d'acqua antistante la città, in polo di attrazione, in stadio naturale della vela. Un appuntamento da non mancare per Taranto, che guardando oltre le tante problematiche incombenti da risolvere, come la questione Ilva, sta dimostrando di voler cambiare faccia offrendo un'immagine diversa, innanzi tutto legata alla cultura, allo sport, all'ambiente e al turismo nel segno della sostenibilità, senza per questo dimenticare, ma recuperando il valore delle sue antiche radici marinare e mercantili. Una grande operazione d'immagine con il SailGp, preventivata quasi per creare una tappa di avvicinamento in vista dei XX Giochi del Mediterraneo del 2026.



In apertura: La seconda edizione del SailGp, il campionato dei catamarani volanti nella rada del Mar Grande, a Taranto.

In questa foto: Un momento della manifestazione con la sede della Lega Navale Italiana di Taranto sullo sfondo.

A contribuire a questo anelito generale a voltare pagina, al cambiamento, il saluto improrogabile di uno dei simboli storici della città dei due Mari: il *Vittorio Veneto*, ex nave ammiraglia della Marina. Il suo passaggio attraverso il ponte girevole per l'ultima volta, prima di essere trasferita in Turchia ed essere messa in disarmo, deve aver creato per molti più che una fugace commozione. Inutile sottolineare quanto l'incrociatore lanciamissili abbia significato e significhi per ogni tarantino, per ogni marinaio, abituato a salutare partenze e rientri della nave, unità prestigiosa della

Intervista a Russel Coutts

Autentico artefice, ideatore del circuito SailGp insieme al patron americano di Oracle Larry Ellison, è Russel Coutts, fuoriclasse della vela internazionale, famoso come mister Coppa America, lo abbiamo intervistato, a Taranto, in esclusiva per Raisport il giorno prima delle dirette delle due giornate di regata trasmesse dalla RAI.



Il giornalista sportivo Giulio Guazzini insieme a Russel Coutts, fuoriclasse della vela internazionale.

Perché, Russel, è stata scelta Taranto?

È ovvio che volevamo venire con il nostro circuito in Mediterraneo, un posto fantastico dove poter fare le nostre regate. In primo luogo perché ci sono ottimi velisti e in secondo luogo perché poter fare una regata qui a Taranto è davvero emozionante. Le condizioni per regatare sono ottimali. Qui c'è un'acqua piatta ideale per noi, come del resto il clima, poi si può godere di un paesaggio meraviglioso. Questa città vecchia che si affaccia sul mare offre uno spettacolo unico, molto bello.

Questo circuito, il SailGp, sta riscuotendo molto successo. Che differenza c'è con l'America's Cup?

La differenza fondamentale fra il nostro SailGp e l'America's Cup è che qui le imbarcazioni sono tutte uguali, mentre nell'America's Cup ci sono grandi differenze fra aliscafi. Lo sanno bene Spithill e Bruni per esempio che la loro imbarcazione è un poco più lenta rispetto a chi ha vinto la Coppa. Ora in realtà la vera differenza è che in questo campionato SailGp usiamo le stesse imbarcazioni in acqua. È vero che ci sono stati dei miglioramenti negli F50 per quanto riguarda la Wing Sail e che l'anno prossimo faremo migliorie dei foil, però la cosa importante è che tutti hanno la stessa barca one design e che tutto si gioca sull'abilità della squadra. Un'altra grande differenza è che nell'America's Cup c'è un testa a testa fra due imbarcazioni, un match race, mentre nel SailGp abbiamo regate di flotta dove ci sono otto squadre che gareggiano tutte quante contemporaneamente.

IL SailGp potrà un giorno sostituire l'America's Cup?

In realtà si tratta di due eventi differenti. Io spero che possano coesistere. Sicuramente l'America's Cup è molto spettacolare. Abbiamo visto imbarcazioni davvero fantastiche! Il SailGp è anche questo un evento meraviglioso, di punta, ed è per questo che penso possano coesistere insieme, perché potranno attrarre sempre più persone verso il nostro sport e spingere così ad amare la vela. Più persone amano la vela e più persone potranno spingerne altre ad amare l'oceano. Questo è il messaggio che il campionato SailGp vuole dare nel mondo, cioè difendiamo l'oceano.

Il rapporto fra tecnologia e fattore umano. La tecnologia, a vedere le imbarcazioni dell'ultima America's Cup, gli AC75, sembra essere preponderante sull'uomo, sul marinaio. Cosa ci riserva il futuro?

Nell'America's Cup sappiamo che vince

chi ha l'imbarcazione più veloce. Questo non è un mistero. Infatti chi riesce a sviluppare la tecnologia più avanzata per la propria imbarcazione potrà vincere. Nel rapporto fra abilità e tecnologia è vero che l'80% del merito va alla tecnologia della barca stessa. Siamo quasi al punto di sostituire l'uomo con il computer. Potremmo tranquillamente far guidare le barche da un robot. Non ci sarebbe alcun bisogno di avere velisti a bordo! Per quanto riguarda il SailGp noi continueremo a sviluppare tutta la parte tecnologica. Ogni anno cercheremo di migliorare questo aspetto. Sugli F50 del SailGp ci sono sistemi

di controllo che sono molto difficili da fare funzionare, noi facciamo in modo che rimangano difficili così che emergano talenti. Deve essere sempre una gara fra uomo e uomo, fra velista e velista. E questo è il punto fondamentale delle nostre regate. Quindi è vero, la tecnologia avanzerà, ma non faremo mai in modo che le nostre imbarcazioni siano guidate da intelligenze artificiali, da computer. Ci sarà sempre l'uomo a svolgere la parte più importante. A prevalere ci sarà sempre la magia dell'atleta, la magia della lotta fra atleta e atleta, la magia del corpo, la magia della mente dell'essere umano.

Marina Militare giunta al termine del suo onorato servizio.

Ciliegina sulla torta, il giorno di apertura delle attese regate non sono mancate le Frecce Tricolori con il passaggio del 313^{mo} Gruppo Addestramento Acrobatico, a sottolineare la graduale ripresa in tutto il Paese delle attività sociali, sportive, economiche e culturali, quasi totalmente ridotte a causa dell'emergenza Covid.

Da un punto di vista strettamente tecnico, il campo di regata di Taranto si è rivelato molto difficile per timonieri ed equipaggi, messi alla prova dalle condizioni di un vento leggero con rotazioni repentine e salti frequenti di pressione.

Così, dopo l'apertura di stagione piuttosto movimentata di Bermuda, contraddistinta da vento medio-forte con la vittoria a sorpresa di Sir Ben Anlei, timoniere di Great Britain, e l'incidente eclatante con rotta di collisione fra Jimmy Spithill e Francesco Bruni, solo poche settimane prima timonieri di *Luna Rossa* e al SailGp avversari, rispettivamente a bordo di USA Team e JAPAN Team, la sfida fra gli otto Team in gara in rappresentanza di altrettante nazioni, si è giocata davvero sul filo dei secondi fra sorpassi improvvisi e colpi di scena.

Presenti i migliori atleti della vela internazionale pronti a dare spettacolo.

Questi gli otto Team:

- Australia SailGp Team, timoniere Tom Sli-sby, oro a Londra 2012;

- Denmark SailGp Team, timoniere Nicolai Sehested;

- France SailGp Team, Billy Besson;

- Great Britain SailGp Team, timoniere Paul Goodison;

- Japan SailGp Team, timoniere Nathan Outteridge con l'italiano Francesco Bruni, ex timoniere di *Luna Rossa*, nel ruolo di flight controller;

- Newzealand SailGp Team, timoniere Ar-noud Psarofaghis in sostituzione di Peter Burling, impegnato negli allenamenti per le olimpiadi di Tokyo;

- Spain SailGp Team, timoniere Phil Robertson;

- United States SailGp Team, timoniere Jimmy Spithill, ex timoniere di *Luna Rossa*.

Autentiche macchine da guerra le imbarcazioni, i catamarani volanti F50 quindici m di lunghezza per una larghezza di 8,0 m e un peso di 2400 kg.

Albero con ala Wing di 24 m ma con possibilità di ridurre la superficie a 18 m in caso di vento molto forte.

Cinque le persone di equipaggio con ruoli suddivisi in: timoniere, flight controller, wing trimmer, grinder, grinder. È prevista anche la possibilità, in caso di vento molto leggero, di regatare in tre persone. Riducendo il peso si migliorano le prestazioni.

Barche rigorosamente uguali i catamarani F50 SailGp, dotati di tecnologie molto sofisticate, dai foil, che consentono il decollo, ai timoni a T

Il contributo della Lega Navale Italiana

di Maria Rosaria Gigante

Dopo l'avvio alle Bermuda, la seconda edizione del SailGp, il campionato dei catamarani volanti, la "Formula 1 del Mare" – come è stato anche definito, ha fatto tappa – per la prima volta in Italia, nella rada di Mar Grande, a



Il Presidente Donato Marzano e il Sindaco Rinaldo Melucci.

Taranto, nel weekend del 5 e 6 giugno 2021. Il grande evento sportivo, che ha dato una grande carica adrenalinica non solo ai 18 campioni olimpionici delle 8 squadre in gara (Australia, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Giappone, Nuova Zelanda, Spagna e Stati Uniti; non c'è l'Italia, che conta di organizzare una propria squadra per la prossima edizione), ma anche alle migliaia di spettatori presenti nelle due giornate e alla platea infinita di spettatori incollati alle Tv, ha avuto come sfondo e parziale base logistica la locale sede della LNI, sul Lungomare di Taranto. Il *fil rouge* che ha

unito la manifestazione sportiva con le attività della sezione tarantina non è stato dato solo dalla possibilità per entrambi di usufruire di aree tra le più iconiche al mondo. Il filo conduttore è, piuttosto, nell'ispirazione comune sia all'azione del SailGp sia a quella della LNI. *Powered by nature*, "alimentati dalla natura", è lo slogan identificativo della spettacolare regata in cui ogni attività è condotta sfruttando la forza e l'energia delle risorse naturali, nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale; una *mission*, in particolare quest'ultima, che la LNI ha da sempre impressa nel proprio Dna e che, anche questa volta, ha voluto implementare con una serie di iniziative finalizzate alla promozione della cultura legata al mare e realizzate nei giorni immediatamente precedenti al grande evento. "Aspettando SailGp" è stato, infatti, l'intenso programma culturale e sportivo promosso dalla presidente della locale sezione, prof.ssa Rosangela Martongelli, dal 29 maggio al 5 giugno. Anticipando il fervore e la scarica adrenalinica del weekend, il cartellone di iniziative della LNI ha coinvolto centinaia di giovanissimi e meno giovani con l'obiettivo di costruire reti collaborative di promozione della cultura del mare che durino nel tempo. In particolare i piccoli sono stati protagonisti di sport marineschi e di attività manuali creative. Hanno gareggiato su piccole imbarcazioni realizzate con materiale riciclato, sono stati avviati a diventare "scout del mare" e hanno giocato una "caccia al tesoro in canoa". Ancora, come testimoniava inesorabilmente qualche naso "infarinato", si sono cimentati nella produzione di biscotti. Tutti gli altri, invece, hanno potuto scegliere fra una passeggiata intorno all'isola antica di Taranto e lungo la costa cittadina con imbarcazioni a remi, nell'ambito dei cosiddetti "cammini lenti", e la pratica sperimentale di alcuni sport come vela, windsurf e canottaggio a sedile mobile. Non sono mancate le sfide a mare fra 33 kayakisti e 40 praticanti SuP. Occasioni di

approfondimento culturale sulle nuove tecnologie a servizio della nautica sono, inoltre, venute dai seminari di studio con i ricercatori dei Politecnici di Bari e di Torino, nonché con i rappresentanti dell'Associazione "Tesla Owners Italia". Un ulteriore seminario è servito a fare il punto sul ruolo svolto dalla nutraceutica in particolare nella dieta dello sportivo.

La centralità del mare per Taranto e l'importanza di proficue relazioni istituzionali sono stati alcuni dei temi affrontati dal sindaco Rinaldo Melucci e dal Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano.

Il Presidente è stato accolto a Palazzo di Città dal Primo Cittadino e dall'Assessore alla Pubblica Istruzione Deborah Cinquepalmi, accompagnato dalla presidente della sezione tarantina della LNI, Rosangela Martongelli. Il legame fra amministrazione Melucci e LNI, rinsaldato da un recente protocollo d'intesa, ha trovato conferma nelle parole di Marzano, che ha individuato nella risorsa mare un volano di sviluppo che assumerà un ruolo ancor più importante con la ripartenza post-pandemia.

«La voglia di normalità che segna questo momento storico» – le parole del Presidente

Nazionale della LNI – «vedrà nel mare e in tutte le attività a esso connesse un protagonista. Registriamo già oggi un notevole interesse verso i nostri progetti, soprattutto da parte dei più giovani, per questo è il momento di investire sul rafforzamento dei rapporti istituzionali. Oggi lo facciamo con Taranto, che per noi è un interlocutore privilegiato per la sua storia millenaria di città di mare».

L'interesse della presidenza nazionale di LNI scaturisce anche dalla mole di progetti che l'amministrazione Melucci ha sviluppato intorno al mare, dall'attivazione dell'hub crocieristico agli eventi sportivi come SailGp, molti dei quali vedono la lega partner attivo.

«Nel sistema di relazioni territoriali è cambiato tanto» – ha spiegato il Sindaco Melucci – «con la Lega Navale di Taranto abbiamo stretto un'alleanza che mancava da 30 anni, da quando è stata aperta la sezione. Come amministrazione possiamo aprire una strada, creare le condizioni, poi tocca ai privati riempire di contenuti questa opportunità. È quanto sta accadendo, come detto, LNI è al nostro fianco nell'organizzazione di SailGp, molti loro progetti didattici coinvolgono scuole di nostra competenza, contiamo di accrescere ancora questa intesa per onorare la comune matrice, il mare».

rovesciata, che in certe condizioni permettono punte di velocità vicine ai 100 chilometri orari.

Molte le novità messe in atto per questa seconda stagione del circuito. Soprattutto miglioramenti tecnici riguardanti le strutture in carbonio e l'innovativo sistema di vela modulare, che permette di scegliere l'altezza dell'albero. È stata modificata la geometria dei foil per incrementare il momento raddrizzante e aumentare la velocità della barca prima della cavitazione.

Innovativa la sezione inferiore dei timoni in acciaio inox ad alta resistenza per ridurre il freno idrodinamico. Determinante in questo caso il lavoro messo a disposizione da Oracle e SailGp, che hanno ampliato la loro piattaforma di analisi dei dati. A questo proposito, Oracle Cloud Infrastructure (OCI) fornisce i dati in tempo reale a ogni team in gara. Sofisticati sistemi di correlazione, arricchimenti dati e Machine Learning offrono metriche di gara in tempo reale.

Straordinario il sistema che prende decisioni autonome basate sui 30 000 data-point che un catamarano F50 grazie ai 1200 sensori presenti invia ogni secondo durante la navigazione. Qualcosa che permette di trasformare tutte queste informazioni in un flusso di dati unico. In questo modo i vari team possono interpretare e personalizzare attraverso i monitor posizionati sui loro cruscotti le informazioni indispensabili per sviluppare la tattica. Sofisticata tecnologia capace di rendere la sfida avvincente ma dove ad essere fondamentale sia sempre l'aspetto umano, ovvero che sia sempre l'abilità dei marinai a costruire il risultato.

Percorso da Stadium Racing con 15 minuti di durata per ogni prova. Un formato per certi aspetti molto simile a quello dell'America's Cup.

Semplice ed essenziale il sistema di punteggio: il vincitore di ogni regata conquista 10



I due ex timonieri di *Luna Rossa*, a sinistra Francesco Bruni e a destra Jimmy Spithill, presenti alla manifestazione su barche diverse.

punti, il secondo 9, il terzo 8, fino ad arrivare a 3 punti attribuiti all'ottavo equipaggio. Sommando i punteggi conseguiti nelle varie regate si passa alla finale, dove accedono i primi due o tre catamarani classificati che si vanno poi ad affrontare per decretare il vincitore. È così che si fa strada l'exploit del Giappone dopo cinque manche (tre sabato e due domenica) disputate con vento debole-leggero. Si arriva alla sfida conclusiva con il Giappone con 35 punti, Stati Uniti 29 e Spagna 23.

Dato da sottolineare: le due regate di flotta Race 4 e Race 5 si sono disputate con cinque persone di equipaggio, mentre la finale ha visto i team tornare in formazione ridotta con solo tre velisti a bordo; a stupire conquistando il tifo del pubblico nella quarta regata New Zealand Team SailGp con al timone lo svizzero Arnaud Psarofaghis davanti agli statunitensi con 7 punti e del Giappone con 6.

Sale l'entusiasmo soprattutto nell'ultima regata di flotta alla vigilia della Race 5, quando Jimmy Spithill di Team USA incorre in un OCS (partenza anticipata). In testa nel primo lato del

percorso il Team australiano di Tom Slisby, che viene superato in accelerazione dai nipponici guidati dal fuoriclasse Nathan Outteridge. Ma quel che è più importante è che nella Race 5 sono i giapponesi a vincere il duello con l'Australia. Un sorpasso acclamato da un pubblico da stadio da parte dei tifosi per la presenza a bordo di Checco Bruni nel ruolo delicato di Flight Controller.

Nella finalissima giocata a tre fra USA, Japan e Spagna, rispettivamente con 35, 29 e 23 punti, a spuntarla, dopo un'avaria degli statunitensi di Jimmy Spithill, sono i velisti di Japan SailGp, che con il nostro Checco Bruni si aggiudicano la prova tarantina davanti a Spagna e USA. Un successo che, al di là del risultato, vuole essere un monito se non un impegno, per la realizzazione, in parte ventilata secondo indiscrezioni già dopo Bermuda, di mettere in piedi un team tutto italiano in grado di competere con i colori azzurri nel corso della prossima stagione.

Al timone della nuova barca italiana a lanciare la sfida sembra che risarà proprio "Checco" timoniere della *Luna*. ■

Cervia: pale e carrioli

di Roberto Petrucci, foto di Gianni Grilli



Spiagge, alberghi e qualche pineta. La costa fra Cesenatico e Cervia corre via “liscia”. I grattaceli a nord della città fanno da punti di riferimento.

Il porto si annuncia con l’edificio del Grand Hotel, meno imponente di quello di Rimini. Per riconoscerlo è sufficiente ricordare che era definito “la bomboniera”; se non riuscite a distinguerlo potete usare come punto cospicuo la sagoma della torre della dogana. La serena tranquillità del paesaggio non deve trarvi in inganno. L’ingresso al porto richiede qualche cautela per via dell’insabbiamento, che è più importante dal lato nord. Gli amici di Cervia consigliano

di entrare addirittura “contromano” vicini al fanale rosso.

Superata la stretta imboccatura del porto, l’abitato vi si presenta con una monumentalità inconsueta per quello che vi aspettate essere uno dei tanti borghi marinari della Romagna. Per capire l’elegante torre e i grandi edifici che fronteggiano le palate, dovete sapere che, contrariamente a quello che succede in tutto il resto dell’Adriatico, qui gli uomini hanno tratto il loro sostentamento dal mare utilizzando non solo le vele e le reti ma, più prosaicamente, le pale e le carriole, che qui si chiamano “carrioli”.

Le saline di Cervia offrono il sale alla Roma-



In apertura: L’ingresso al centro storico di Cervia. In questa foto: Il faro sul Porto Canale.

gna sin dai tempi degli Etruschi. Sale e pesce hanno sempre viaggiato insieme. Negli studi sul consumo del pesce della direttrice del museo della marineria di Pesaro, Maria Lucia De Nicolò, ricorre spesso il termine “salumi”, che in antichità era usato per indicare il pesce conservato.

La stessa Venezia cominciò la sua fortuna commerciando sale, e mantenne Cervia sotto il proprio controllo contendendola al governo del Papa.

Cercate l’ormeggio. Potete scegliere tra i posti del club nautico eventualmente liberi sulla vostra destra o entrare a sinistra nella marina di Cervia, efficiente ed elegante.

Nobili blasoni

Se avete scelto la marina all’ingresso del viale che conduce verso il centro storico vi accoglie una trattoria. Al porto di Fano è “la Quinta” a fare gli onori di casa, ad Ancona è il ristorante del Circolo Stamura a offrirvi il primo segno di ospitalità, a Senigallia è il grande Uliassi; qui il primo contatto con la lingua e la cordialità di questa terra ve lo dà Paola Pirini, che gestisce “la Ciuma”.

Per capire lo stile del luogo guardate la citazione sulla porta della locanda “Romagna Antica”: è un passo di Grazia Deledda che parla di mare e di vele. Questa terra apprezza, rielabora e valorizza ogni apporto.

Continuate lungo il viale che porta appese ai lampioni riproduzioni delle vele delle famiglie del luogo. Le stesse che trovate sulle mattonelle affisse sulle porte delle case. Anche qui, come a Fano ed a Cesenatico, le antiche vele sono un simbolo araldico che viene orgogliosamente esposto assieme ai nomi e soprannomi dei patriarchi. I nomi vi dicono che anche qui una parte importante delle famiglie di pescatori è di origine chioggiotta: Ravagnan, Penso o Tiozzi invece dell’originario Tiosso per l’abitudine dei chioggiotti di dare il nome al plurale, a indicare tutta la famiglia.

Lance, burchielle, torri e magazzini

Qualche centinaio di metri e, dopo la Torre San Michele dalla cui cima si gode una splendida vista del porto e del centro storico, trovate i magazzini del sale.



La Torre San Michele, da dove partivano le pescivendole in bicicletta.

Gli enormi edifici che ricordano per la forma e la dimensione i locali dell’arsenale di Venezia vi danno un’idea della quantità di prodotto che veniva ricavato dalle saline che sono oltre il centro abitato.

Contrariamente a quello che succede nelle saline di Mozia, sul Tirreno, qui le saline non sono in riva al mare ma a qualche chilometro dall’Adriatico. Le vasche sono alimentate da un canale.

Quello in cui siete entrati con la vostra barca non è un fiume come era il porto di Pesaro e nemmeno un canale come è quello di Cesenatico bensì l’emissario delle saline, che manca anche di quel minimo di corrente che serve per spazzare via la sabbia nei momenti di piena. Ecco spiegata la ragione del perché il porto di Cervia tende a insabbiarsi più facilmente degli altri.

Qui le barche tradizionali sono le lance romagnole armate con vela al terzo, che si distinguono

no dalle altre lance dell'Adriatico per la prua diritta, le burchielle, barche a fondo piatto con cui il sale veniva trasportato dalle saline ai magazzini e le onnipresenti battane.

“Pes dònì”

Prima dell'avvento del motore la pesca era fatta sottocosta aspettando il vento favorevole. A volte, se il maestrale tardava o arrivava la burrasca, le barche erano costrette a fermarsi a Porto Corsini, che offriva un approdo sicuro. Si dormiva a bordo sotto la coperta di prua.

Non sempre la notte era dedicata al sonno. Si racconta che gli uomini percorressero a piedi i 30 chilometri che separano i due centri per non lasciare sole le mogli. Quando le barche rientravano verso la mezzanotte attraccavano vicino alla torre e il pescato veniva consegnato alle donne. Queste caricavano le cassette sulle biciclette e andavano nei borghi e nelle case dei contadini a vendere saraghina, sardoni e canocchie al grido di “Pes dònì” (pesce, donne).

La lancia *Assunta*

Le lance con le vele al terzo e le battane le trovate di fronte alla torre. Anche qui la passione

per le barche storiche vanta adepti che assieme a quelli di Cesenatico animano le manifestazioni che si svolgono d'estate nei porti della Romagna e anche delle Marche.

È Paolo Marini, orgoglioso armatore dell'*Assunta*, che mi racconta la storia delle lance di Cervia.

Durante la guerra i Tedeschi distrussero le 30 lance ormeggiate lungo il Porto Canale che, come abbiamo detto, è l'emissario delle vasche della salina. La *Assunta* per la comodità del proprietario era stata ormeggiata nel canalino immissario e per questo sfuggì alla distruzione. Nel dopoguerra essa venne restaurata in maniera talmente rigorosa che nel 1997 ottenne, prima in Italia, il riconoscimento di bene culturale.

La lancia veniva utilizzata anche per portare in mare i Tedeschi tornati sulla costa come turisti. Gli ospiti salivano a bordo la mattina alle 4, erano nella zona di pesca alle 6 per calare le reti, accendere il focone e fare colazione. È probabile che la qualità dei sardoni arrosto e del trebbiano sia stata apprezzata almeno quanto l'aver navigato su un manufatto che ha la stessa nobiltà del Castello di Gradara.

Paolo, che ha portato la lancia nei principali porti dell'Adriatico, condivide la mia passione



La lancia *Assunta*, riconosciuta come bene culturale.

per i moli del circolo Stamura di Ancona e ricorda ancora come Lamberto Giampieri, storico nostromo di quell'ormeggio, avesse accolto con ruvida cortesia la barca di Cervia alla Mole Vanvitelliana.

Qualche passo ancora ed entrate nei Magazzini del Sale. Le saline hanno spostato la lavorazione del prodotto vicino le vasche in una moderna struttura, e i maestosi locali sono oggi utilizzati per spettacoli ed eventi culturali. Alberto Pilandri, velista che ho ritrovato nel porto romagnolo, ricorda con orgoglio uno spettacolo di capodanno ripreso dalla televisione a reti unificate alla cui preparazione si lavorò per mesi. L'animazione dei giovani che stanno allestendo gli spazi dei magazzini fa pensare che l'impe-

Costruita dal Papa per il sale

Superate i Magazzini del Sale e un po' più avanti incontrate un secondo edificio inconsueto per quello che a prima vista poteva sembrare un borgo marinaro. Sulla vostra sinistra trovate un edificio adibito ad abitazioni lungo qualche centinaio di metri dello stesso periodo dei magazzini.

Imboccate un elegante arco di mattoni ed entrate nel borgo.

Vi ritrovate in una piazza rettangolare bordata di eleganti palazzi, chiese, edifici pubblici sorretti dal tipico porticato dei centri agricoli della Romagna. Un'architettura che non parla più della fatica dei marinai e dei pescatori ma della lungimiranza di un governo che aveva per lo meno letto le opere degli illuministi.



Il Magazzino del Sale in corso di restauro.

gno e la professionalità siano ancora quelli di quel memorabile evento.

I grandi magazzini sono due: uno di fronte all'altro sui due lati del Porto Canale. Il secondo è in fase di restauro per ampliare gli spazi disponibili per le attività legate al turismo e alla cultura.

Fra le attività culturali possiamo a buon diritto considerare il cantiere navale De Cesari, che ancora lavora magistralmente gli scafi in legno.

Siete al centro di un quadrilatero progettato in maniera unitaria nell'ambito di un intervento di risanamento ambientale e di rilancio produttivo delle saline.

In origine l'abitato di Cervia era situato in mezzo alle saline in un'area infestata dalla malaria. Alla fine del 1600 Papa Innocenzo XII firmò il decreto per lo spostamento della città, che venne letteralmente smontata e le cui pietre furono utilizzate per costruire i palazzi e le abitazioni che formano il quadrilatero.



Il settecentesco palazzo del Comune.

Le Corbusier è passato da queste parti

Il risultato è una “unità di abitazione” in cui le residenze private e gli edifici con funzioni pubbliche compongono un sistema unitario. Per capire le ragioni dell’intervento può essere d’aiuto una affermazione di Papa Giulio II: “Rende più la piccola Cervia che tutta la Romagna”. Fu così che il governo papalino offrì a quanti erano impegnati nella redditizia lavorazione del sale condizioni di relativo privilegio facendo propri i più moderni orientamenti urbanistici e sociali.

Navigando lungo la costa appare evidente come il governo pontificio abbia investito a cavallo tra il Sei ed il Settecento nei porti delle Marche e della Romagna. Ad Ancona fa costruire da Vanvitelli il lazzeretto a supporto del porto franco. A Senigallia i portici Ercolani a corredo della fiera della Maddalena. Il quadrilatero di Cervia può essere letto come una parte del medesimo progetto di valorizzazione dei centri costieri.

Il sale “dolce”

Le saline sono dunque alle spalle della città. Per andare a vederle conviene affittare una bicicletta.

Il meccanismo di funzionamento è semplice. Un “canalino” che parte dal mare tre chilome-

tri a sud della città immette l’acqua nella salina. Questa diventa salamoia sempre più densa mano a mano che passa di vasca in vasca fino ad arrivare a quelle in cui rimane solo il sale. L’acqua che non evapora viene fatta uscire dal canale emissario che, come abbiamo visto, corrisponde al Porto Canale. La salinità genera una serie di piccoli crostacei molto apprezzati dai fenicotteri che frequentano la zona durante le migrazioni assieme a molti altri tipi di uccelli acquatici.

Accanto alla salina grande, gestita con moderni sistemi industriali, ne esiste una più piccola detta “Camillone”, che è gestita con gli strumenti tradizionali per l’orgoglio dei vecchi salinari e la gioia dei turisti.

Le saline di Cervia usano tecniche di raccolta del sale che garantiscono la purezza dei cristalli perché evitano la presenza di potassio e gesso. Questo fa sì che il sale di Cervia abbia particolari caratteristiche organolettiche che lo fanno definire sale “dolce”.

Ogni anno, in memoria del vecchio assetto proprietario, il sindaco assieme a un salinaro si reca in Vaticano a portare un sacchetto di “sale del Papa”. Lo stesso sale lo potete comperare nello spaccio dell’azienda che gestisce le saline



Stormi di fenicotteri sostano nelle saline.

o meglio ancora al Museo situato nei vecchi magazzini del sale.

Pescatori e salinari

Al Musa viene conservato tutto quanto riguarda la raccolta, lavorazione e commercializzazio-

ne del prodotto. Sergio Dallamora, salinaro, 83 anni portati benissimo grazie alla quotidiana presenza accanto al sale contenuto nei locali del museo, ci spiega che il lavoro delle saline era duro ma meglio remunerato rispetto a quello dei pescatori.



Il sale "dolce" viene ogni anno donato al Papa.



Le case dei salinari.

Si aveva diritto ad abitare nelle moderne e funzionali case all'interno della cinta muraria, mentre i pescatori abitavano nelle povere case lungo la palata. Si lavorava dal 1° aprile al 30 novembre mentre i pescatori erano costretti ad andare in mare anche d'inverno. Si aveva addirittura diritto a una gratifica annuale.

La sè marideda un saliner

Per una ragazza del porto sposare un salinaro era considerata una fortuna anche se i salinari non godevano di buona fama, essendo considerati - è Sergio che lo dice - giocatori, bestemmiatori e adulteri. Era inevitabile che, come succedeva a Pesaro e in altri centri costieri, anche qui il rapporto fra quelli del porto e quelli del borgo fosse per lo meno dialettico.

Le due comunità avevano in comune la devozione a Sant'Antonio. Il 13 giugno la processione in onore del Santo partiva dalla chiesa in direzione del porto dando le spalle alle saline. Questo fatto veniva vissuto come un affronto dagli abitanti del quadrilatero. Il parroco ebbe

l'idea di venire incontro alle richieste dei fedeli e di girare la statua del Santo in direzione delle saline. Ancora oggi Don Celso è considerato da tutti un "strambalè".

Viva la Maria Goia

Il ciclo produttivo del sale utilizzava anche manodopera femminile sia per quello che riguarda il lavoro nelle saline sia per quello che riguarda la confezione dei sacchi in cui questo veniva spedito.

Sul lato lungo del quadrilatero una lapide ricorda la casa natale di una delle prime femministe d'Italia: Maria Goia, sindacalista e dirigente del movimento cooperativo, figlia di un salinaro, a cui è dedicata la biblioteca comunale.

I versi di una canzone degli inizi del Novecento recitavano: "Viva la Maria Goia con il suo bel parlar. Se l'Italia la si riunisce la faremo ben tremar". I Cervesi di oggi si preparano a farlo con i decibel della nuova sala concerti che stanno allestendo nel secondo grande magazzino del sale. ■

Orche news

di Simone Repetto

Parlando di orche (*Orcinus orca*), i predatori per eccellenza degli oceani in grado di sopraffare anche gli squali più pericolosi, in tempi recenti sono accaduti fatti straordinari, che hanno riguardato la loro etologia e le interazioni con l'uomo. Nel Mediterraneo si è conclusa la più lunga migrazione a livello planetario, mentre lungo le coste iberiche atlantiche hanno rivolto le loro attenzioni ad alcune barche in navigazione, procurando loro danni, con richieste di soccorso. Entrambi gli episodi hanno suscitato un interesse mediatico diffuso, oltre che quello del mondo scientifico, impegnato ad analizzare i dati disponibili per cercare di comprenderne le motivazioni. Compito non facile, considerata la complessità di un mammifero marino dotato di grande intelligenza, socialità e capacità.

La traversata record e il caso ligure

Fra novembre 2019 e febbraio 2020 un branco di orche ha attraversato per intero, da ovest ad est, il Mediterraneo, in cui la loro presenza



è sporadica, sostando per alcune settimane di fronte alle coste della Liguria. Il fatto, straordinario di per sé, è balzato alle cronache internazionali perché ha segnato un record: la più lunga migrazione mai rilevata per questa specie. L'accertamento è avvenuto grazie alla fotoidentificazione del gruppo, composto da un maschio, una femmina, due giovani e un cucciolo. Confrontando le foto delle pinne dorsali e di altri elementi morfologici singolari, scattate da ricercatori italiani, libanesi e islandesi, si è potuto verificare che quattro esemplari, tra il 2014 e il 2017, erano stati ripresi in Islanda. A ognuno,



In apertura: Identificazione fotografica del maschio Riptide. (Immagine di Orca Guardians Iceland)

In questa foto: Il maschio Riptide con un altro esemplare di fronte al porto ligure di Pra' Voltri. (Foto Artescienza)

sono stati assegnati una sigla di riconoscimento e un nome: SN113 (il maschio "Riptide"), SN114 (la femmina, in seguito chiamata "Zena", il nome di Genova in genovese), SN115 ed SN116 (rispettivamente "Dropi" e "Acquamarine", il cui stadio giovanile non ha consentito di stabilire con certezza il sesso). Riptide era stato osservato dai ricercatori islandesi l'ultima volta a giugno 2018 presso la penisola di Snaefellsnes, nell'Islanda occidentale, mentre l'ultima sua apparizione in assoluto è stata a fine febbraio 2020, nelle acque israeliane di Haifa. Avendo nuotato per quasi 9000 km (oltre 5000 insieme agli altri esemplari, fino alla Liguria), ha stabilito un primato, relativamente alla distanza più lunga mai percorsa dalle "balene assassine", come vengono chiamate le orche dagli anglosassoni (*killer whales*) per le particolari abilità predatorie nel cacciare e uccidere le loro vittime. A marzo 2020 le ricerche sono state sospese a causa della pandemia da Covid-19. Si ignora dunque la sorte del maschio e del resto

del branco, presumibilmente funesta. Nelle sue apparizioni superficiali per respirare, di fronte a Beirut, Riptide è stato visto spaesato e dimagrato. Nonché solo. Qualche giorno prima, sulla riva libanese di Sarafand, era stata trovata la carcassa di un'orca di circa 4,5 m in decomposizione, senza pinna dorsale e con quella caudale compromessa. Per circostanza, dimensioni e macchie oculari, in diversi hanno ipotizzato che potesse appartenere al gruppo "genovese" e che esso abbia perso progressivamente componenti, nel corso dello spostamento verso il Mediterraneo orientale.

I primi avvistamenti sono avvenuti a novembre in Spagna, nelle acque antistanti Cartagena e Formentera, poi nel Canale di San Pietro, di fronte a Carloforte, nella Sardegna sud occiden-

tale. Il gruppo ha dunque puntato verso nord, entrando nel Mar Ligure a fine novembre e stando, per quasi tre settimane, di fronte al porto genovese di Pra', Voltri. Nuotando nel medesimo tratto di mare per giorni, sono diventate una vera e propria attrazione, considerando l'unicità dell'evento, monitorato dalla Guardia Costiera per allontanare i curiosi ed evitare interferenze con il "pod", nome che identifica una famiglia di orche. Normalmente guidato da una femmina "matriarca" (da cui discendono le altre), è caratterizzato da forti e duraturi legami fra i suoi membri, particolarmente evidenti



Curiosi osservano un'orca dalle banchine del porto. (Foto Artescienza)

quando qualcuno si trova in difficoltà. Così è accaduto con il piccolo, forse partorito da pochi mesi, mentre le sue condizioni peggioravano. La madre, Zena, non lo abbandonava un attimo e gli nuotava a fianco, sostenendolo in superficie per aiutarlo a respirare, fino a quando è deceduto. Ha continuato a farlo per alcuni giorni (comportamento già osservato in altri mari), come a non voler accettare il dolore di una perdita che potrebbe aver provato qualche anno prima. Nel 2017, infatti, era stata vista con un altro piccolo nelle acque islandesi, non più avvistato. In seguito, il pod si è spostato a ponente, fino a Vado Ligure, poi è ritornato indietro, raggiungendo Porto Venere, e ha puntato a sud, oltrepassando le isole dell'arcipelago toscano. Dopo Natale è stato avvistato all'imboccatura

dello Stretto di Messina, ma gli esemplari erano solo tre. Le ultime segnalazioni sono quelle di febbraio 2020, sopra citate. Tante le domande che si sono posti ricercatori ed esperti, che hanno analizzato i dati raccolti (tra cui i vocalizzi, con cui ogni pod comunica adottando un proprio linguaggio) per cercare risposte a comportamenti apparentemente inspiegabili. Perché, infatti, un gruppo di orche dovrebbe lasciare acque familiari e ricche di cibo (in particolare pesce azzurro), come quelle del nord Atlantico, per entrare in Mediterraneo e sostare a lungo in un bacino che avrebbe poco da offrire, quanto a ricchezza di prede e spazi incontaminati, persistendo per giorni davanti a banchine portuali affollate? C'entrano forse fattori esterni, come i cambiamenti climatici? Essendo in grado di spostarsi quotidianamente per oltre 300 chilometri, potrebbero aver seguito branchi di pesci-



Il pod di orche nuota fuori delle banchine. (Foto Acquario di Genova)

esca come i tonni pinna blu, che effettivamente vengono cacciati dalle orche presenti stagionalmente intorno allo Stretto di Gibilterra (stimati più di 30 esemplari, suddivisi in diversi pod), dove hanno altresì appreso l'arte del "rubare" i tonni ferrati dai pescatori con le lenze. Restano i dubbi. Forse avranno perso la rotta, forse saranno state vittime di malattie. Come sanno gli studiosi, tuttavia, le orche talvolta adottano

comportamenti sconosciuti prima, apprendono e sanno adattarsi a nuove situazioni. Così è accaduto, ad esempio, nella False Bay sudafricana, che hanno iniziato a frequentare con una certa regolarità dal 2009, imparando a cacciare prede tipiche della zona, come delfini e squali; compresi i grandi squali bianchi, alcuni dei quali sono stati ritrovati spiaggiati con ampie ferite e il grande fegato asportato quasi chirurgicamente.

Gli avvistamenti precedenti e il parere dell'esperto

Dal 1800 nel Mediterraneo gli avvistamenti di orche accertati sono una trentina, di cui una decina in Italia. Le testimonianze più antiche arrivano da alcuni crani custoditi nei musei di Parigi, Marsiglia, Palermo e Firenze, mentre fra il finire del XIX secolo e i primi decenni del se-

colo scorso alcuni esemplari sono stati catturati dall'uomo in acque spagnole, francesi e maltesi. Il primo avvistamento del dopoguerra in Italia risale al 1970, nel Mar Ionio. Sul finire dell'estate 1985, nel Mar Ligure (fra San Remo e Finale Ligure), per almeno un mese e mezzo due orche vi hanno stazionato, nutrendosi della carcassa di uno zifio. Altro evento non comune è stato l'avvistamento di un pod di ben 12 orche nel luglio

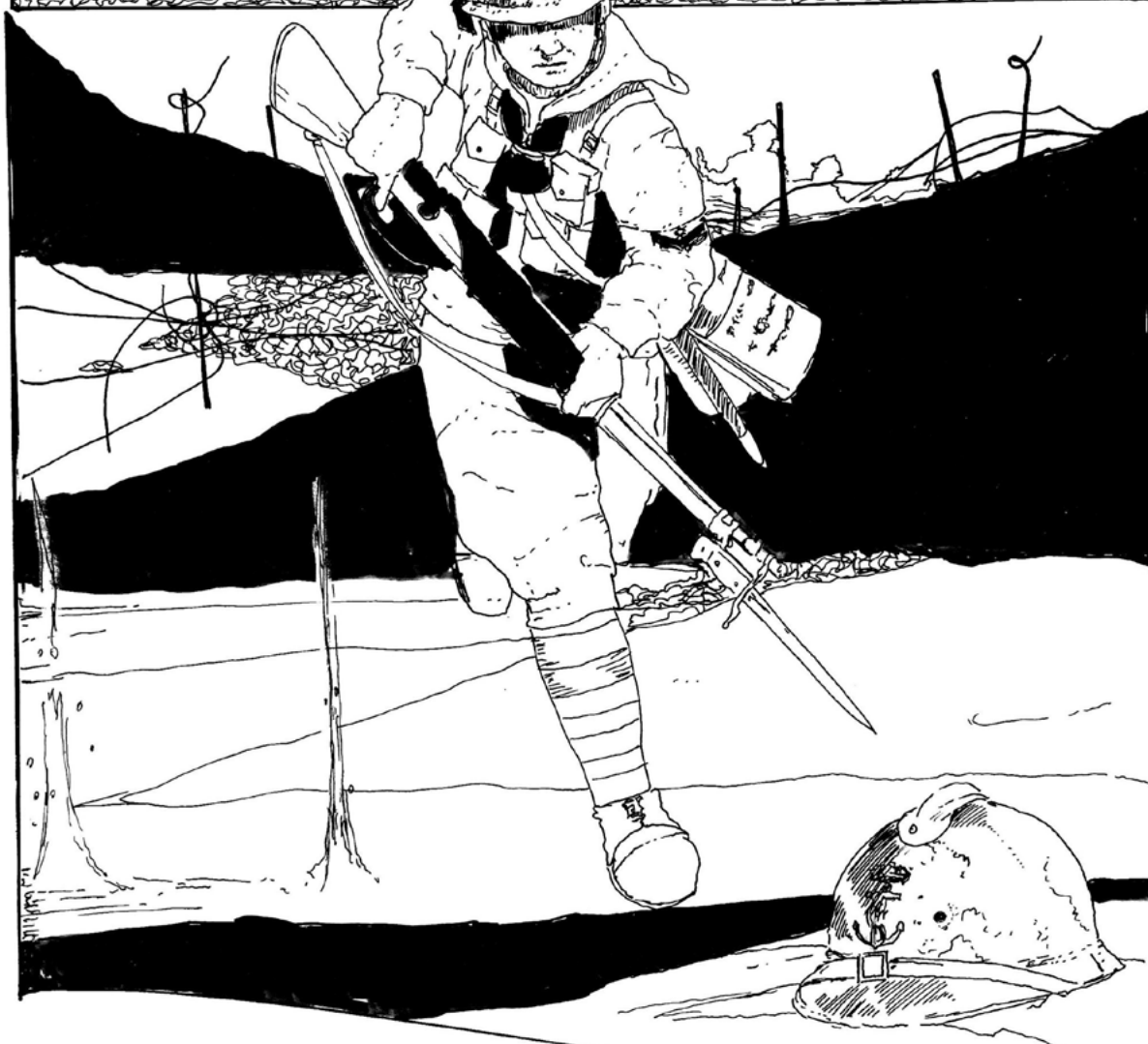
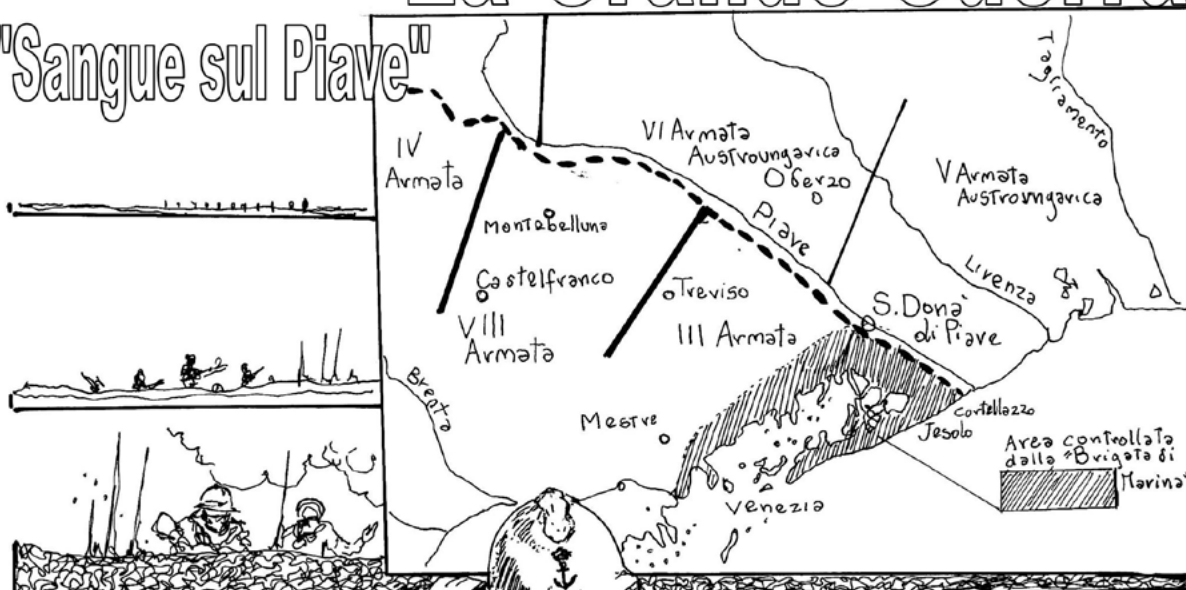
1987, fra Ponza e Ventotene. Poi, tra maggio e settembre 1991, nella costa spagnola di Malaga tre orche si sono spiaggiate e un pod di 4 orche è stato visto nel nord est della Corsica, mentre nel settembre 2010, sempre in Corsica, ma nel sud ovest, è apparso un pod di almeno sei orche, con un giovane esemplare.

L'ultimo avvistamento italiano prima del 2019 è stato a Capraia, nel settembre 2017. Ha con-

ventunesima puntata:

La Grande Guerra

"Sangue sul Piave"



Nel novembre del 1917, dopo la rottura del fronte a Caporetto, la Regia Marina si attestò sul Piave. La città di Venezia divenne uno degli obiettivi principali dell'esercito austro-ungarico; se la città fosse caduta, la stessa Regia Marina avrebbe dovuto abbandonare tutto l'Alto Adriatico.

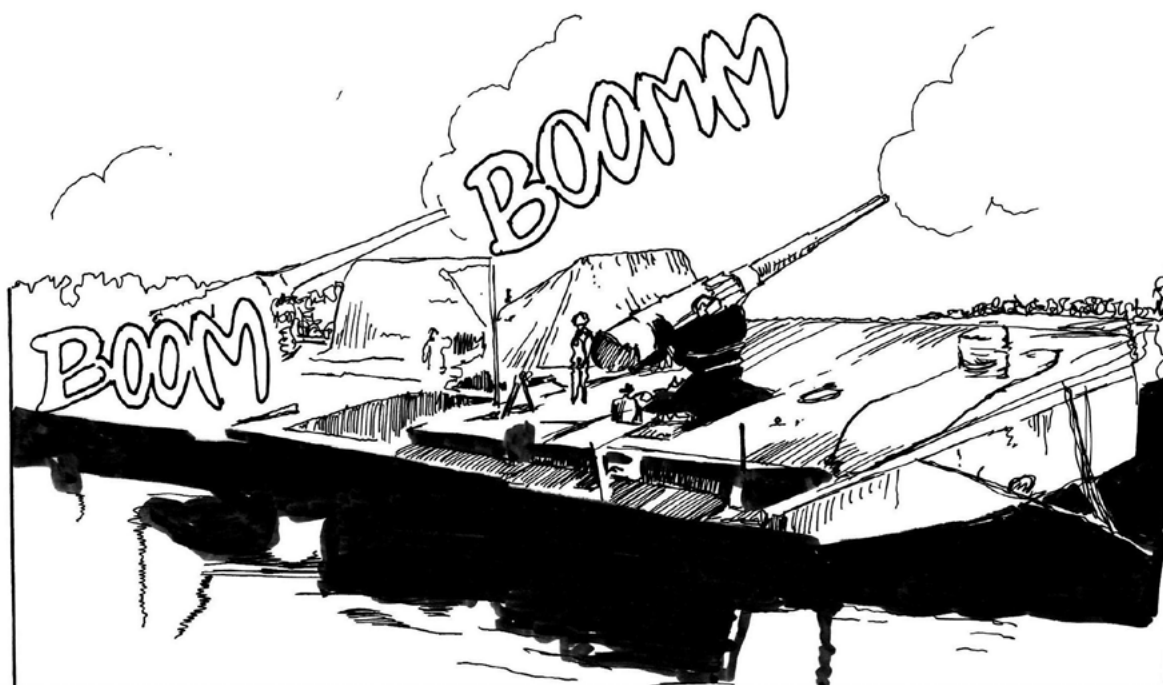
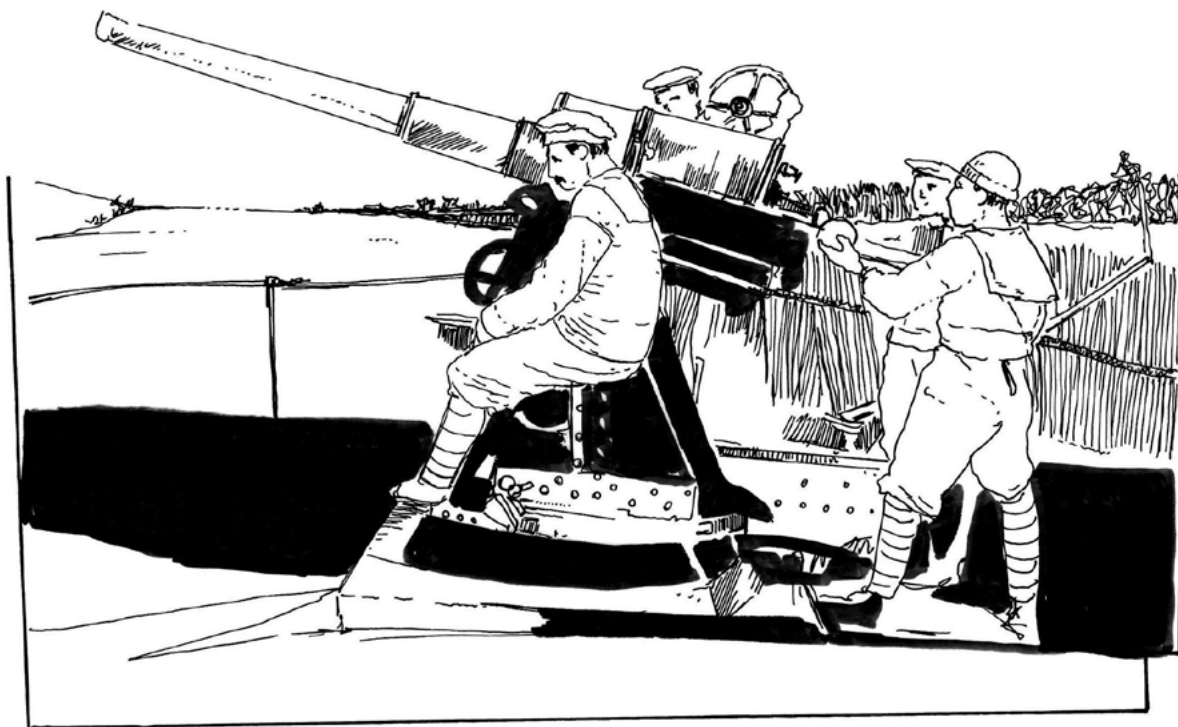
La città subì diversi attacchi dagli austriaci con assalti via mare e via terra. Vennero raccolti per la difesa tutti i marinai distaccati nella zona di Venezia, per costituire una brigata di fucilieri di Marina, che mantenne il nome di "Brigata Marina".

Dopo gli scontri di Montfalcone è stato aggiunto il nostro battaglione "Golametto".



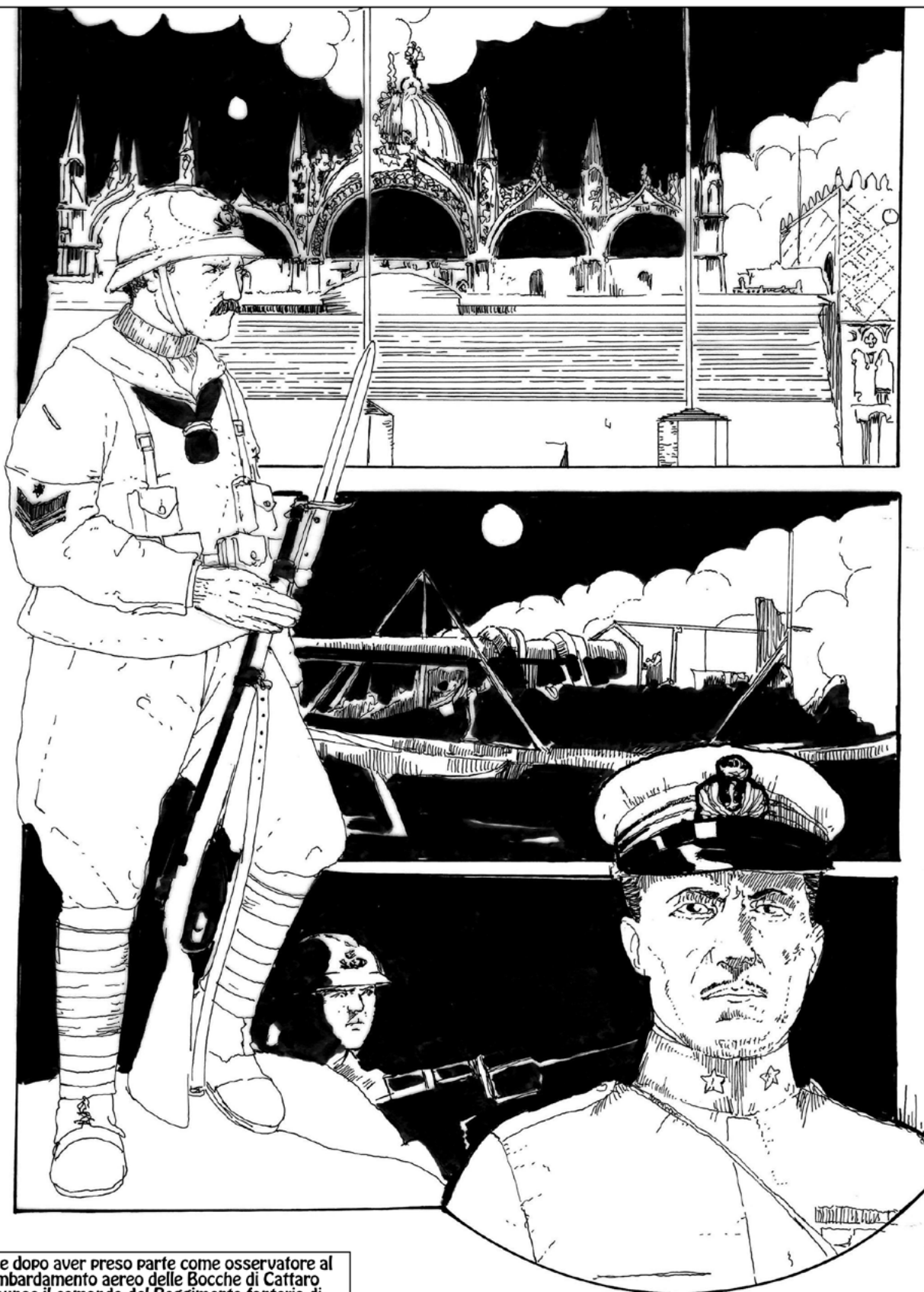
Tre battaglioni di fucilieri (Montfalcone, Grado e Caorle) ed uno di artiglieria vennero raccolti in un reggimento, che si trovò subito ad essere impegnato in battaglia. Il reggimento si batté lungo il Piave e subì numerose perdite: 384 caduti. Ai fanti di Marina vennero concesse 584 ricompense al valore militare.

Furono creati i pontoni armati, imbarcazioni dal basso pescaggio sulle quali vennero montati pezzi contraerei e...



... grossi calibri d'artiglieria, quest'ultimi raggiungevano il calibro 381/40 con gittata utile di oltre 27 km, proiettili da 884 kg e una cadenza di tiro di circa 3 colpi/minuto. Tra le installazioni che contribuirono alla difesa di Venezia ci fu la Batteria navale 001 "Bordigioni" impiantata a Cortellazzo. Proprio in questa località, il 16 novembre 1917, l'Esercito austro-ungarico provò a sfondare le linee italiane con un attacco coordinato di Fanteria e di Marina (con le corazzate *Wien* e *Budapest*); la batteria di Cortellazzo resistette sotto il bombardamento delle navi nemiche e con tiri precisi danneggiò le due corazzate austro-ungariche.

Dal 9 aprile 1918 il battaglione Montfalcone venne reintrodotto ad Andrea Bafile, prima Medaglia d'Oro del reggimento. Andrea Bafile fu un ufficiale della Regia Marina, egli fu comandante di un treno armato e della torpediniera *Ardea*...

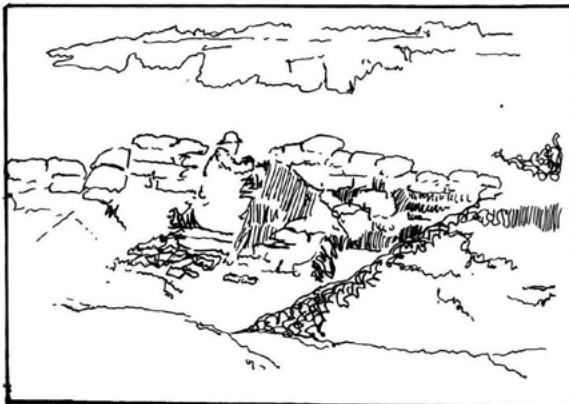
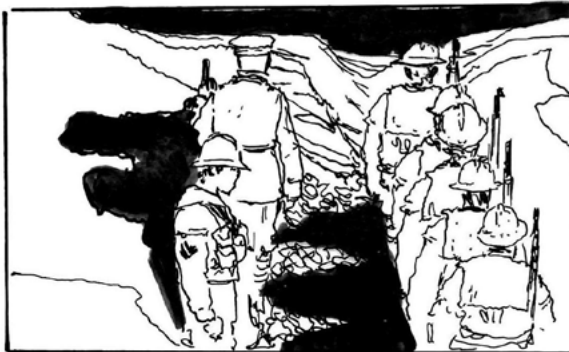
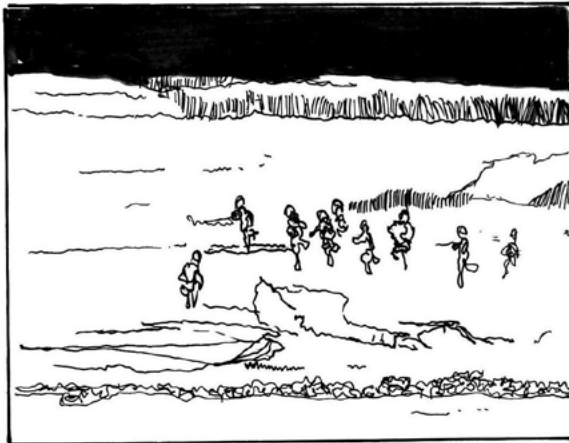


... e dopo aver preso parte come osservatore al bombardamento aereo delle Bocche di Cattaro assunse il comando del Reggimento fanteria di Marina San Marco. Nella notte fra l'11 e il 12 marzo 1918 con quattro uomini riuscì ad attraversare il Piave; l'obiettivo della missione era di osservare le posizioni austro-ungariche.

All'ufficiale italiano venne concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare con questa motivazione: "Comandante di un battaglione di marinai, mentre preparavasi una operazione sull'estrema bassura del Piave, volle personalmente osare un'arrischiata..."



Bastano pochi uomini per questa missione, vado avanti io.



Se qualcuno deve esporsi è giusto che sia io a farlo, voi tre venite solo a farmi da "copertura".

... ricognizione tra i canneti e i pantani della sponda sinistra perché, dallo strappato segreto delle difese nemiche, traesse maggiore sicurezza la sua gente.



Facciamo piano.

Tutto vide e frugò, e sventato l'allarme, già trovava riparo...



Occhio che i nostri nemici sono vigili!



Abbiamo abbastanza informazioni.



Adesso forniamo indietro prima che albeggi.



Manca un marinaio! Vado a cercarlo!



Se torna indietro l'ammazzano!

...quando notò la mancanza di uno dei suoi arditi. Rifece allora da solo la via pericolosa per cercarlo e, scoperto poi dal nemico mentre ripassava il fiume, e fatto segno a vivo fuoco'...



Non lascio indietro un solo uomo.

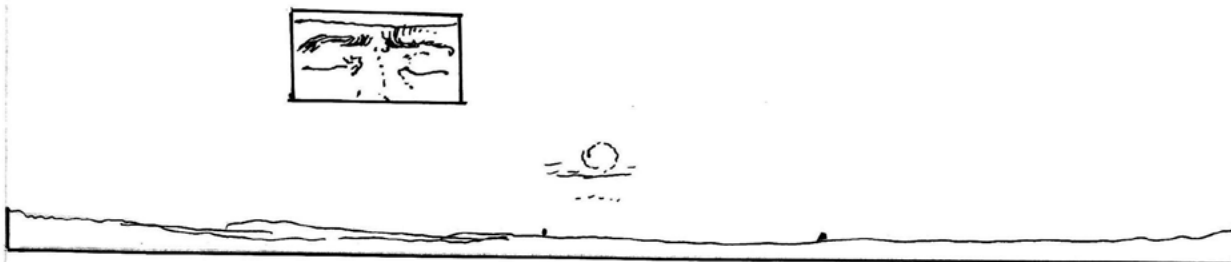
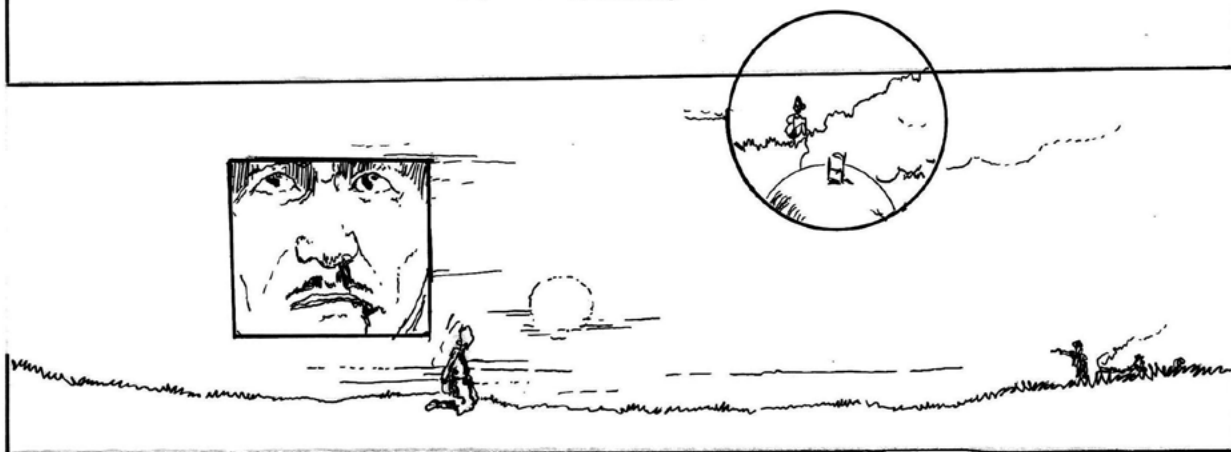
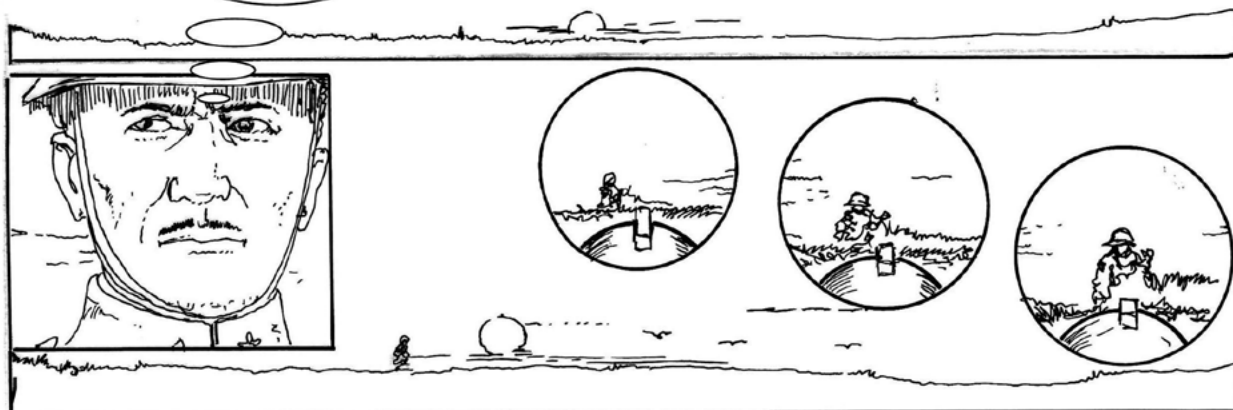


Non è una questione di ordini ma di morale!



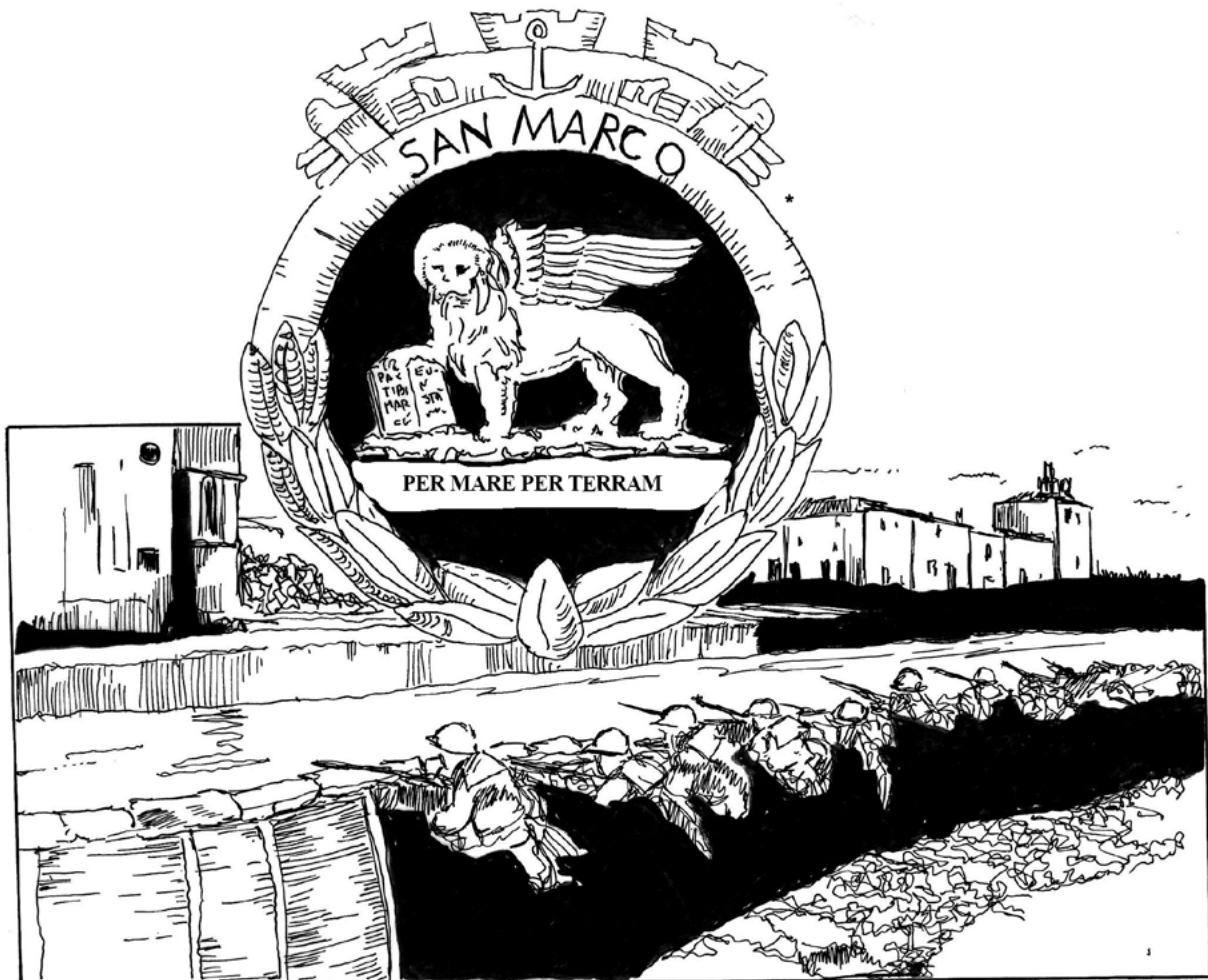
Ma dov'è? Non c'è traccia... e sta albeggiando.

Il pericolo è altissimo... ma la pallottola che uccide un vialiacco è la stessa che uccide un valoroso... quindi devo andare avanti!



...veniva mortalmente ferito. Guadagnata la sponda destra in gravissime condizioni, conscio della fine imminente, con mirabile forza d'animo e completa lucidità di mente, riferiva anzitutto quanto aveva osservato nella sua ricognizione, e dirigendo ai suoi infiammate parole, atteggiato il volto a lieve sorriso che gli era abituale, si diceva lieto che il suo sacrificio non sarebbe stato vano. E passò sereno qual visse, fulgido esempio delle più elette virtù militari, coronando con gloriosa morte una vita intessuta di luminoso coraggio, di fredda, consapevole e fruttuosa audacia, del più puro eroismo."

Con la fine della guerra, la Brigata Marina ricevette finalmente la bandiera di combattimento. A partire dal 17 marzo 1919, la Brigata fu costituita come Reparto di Fanteria di Marina. Venezia, riconoscente e memore del valore mostrato da quegli uomini nel proprio territorio, donò il proprio stemma al Reggimento il leone alato (dall'aprile successivo). Nacque così ufficialmente il San Marco. La nascita del Reggimento S. Marco venne sancita nella "Relazione a S.M." del 17 marzo 1919, con queste parole: "Allorquando, alla fine dell'anno 1917, la minaccia nemica tragicamente incombeva su Venezia, un battaglione di marinai, rapidamente costituito coi reparti che ebbero già a presidiare le città di Grado e di Montfalcone..."



... accorse alla difesa del basso Piave. Venezia "sempre memore" ha voluto e chiesto a mezzo del primo magistrato, che ai faticosi nomi di "San Marco" si intitolasse il Reggimento Marina, consacrando così il suo sentimento d'amore e di riconoscenza verso gli eroi che hanno protetto, colla sua esistenza, la sua bellezza immortale. Sire!"

* L'immagine rappresentata nel fumetto è lo stemma della "Brigata Marina San Marco" (dal 1° marzo 2013); questo a simboleggiare la continuità storica dopo oltre cento anni.

tribuito alla stesura dei dati l'esperto Giuseppe Notarbartolo di Sciara, consigliere per i mammiferi acquatici alla Convenzione sulle Specie Migratrici. Questo il suo parere sul pod ligure:

“Lo possiamo considerare come l'evento più rilevante, quanto ad avvistamenti di orche in Mediterraneo, ma solo perché adesso c'è più attenzione e i media fanno da grancassa. Chis-

niche, maggiormente mobili e abituate a una dieta varia”.

La vicenda delle orche “liguri” di certo ha consegnato ai database scientifici un evento raro e ricco di spunti, anche grazie all'apporto sempre più prezioso della *Citizen science*, con tante segnalazioni e contributi giunti da cittadini e osservatori occasionali.



La pinna del maschio Riptide nuota di fronte alla riviera ligure di ponente. (Foto Acquario di Genova)

sà quanti altri episodi eclatanti, come quello ligure, sono accaduti in passato senza che la notizia non andasse oltre la ristretta cerchia di chi li ha notati. Essendo grandi navigatrici, per le orche non è difficile fare un'incursione nel Mediterraneo, facendosi un giro fino al mar di Levante e poi fuori, in cerca di chissà cosa: nuovi territori, nuove prede, o altro. La piccola popolazione che si pone al di fuori di Gibilterra, in estate è specializzata nella cattura dei tonni. Ma non è detto che siano loro quelle che ogni tanto entrano nel bacino, anche se è più probabile che siano appartenenti a popolazioni oce-

Le “interazioni” con le imbarcazioni

Le orche che stagionalmente si fanno vedere lungo le coste occidentali della penisola iberica tra luglio e novembre 2020 si sono rese protagoniste di “interazioni” poco gradite verso imbarcazioni e yacht (anche superiori ai 15 m), come mai rilevato in precedenza. Gli episodi sono stati molteplici (almeno una quarantina), dallo stretto di Gibilterra alla Galizia.

Ci sono testimonianze di gruppi formati fino a nove esemplari che hanno seguito e colpito ripetutamente barche (soprattutto a vela), anche per due ore, talvolta facendole girare su se stesse



Il maschio Riptide giunto nelle acque israeliane, verso la fine della lunga migrazione. (Foto Oz Goffman)

ed emettendo forti richiami tra loro, come fossero presi da eccitazione. In diversi casi hanno provocato danni agli scafi, lasciando segni sulla

chiglia e rompendo i timoni, al punto da interrompere la navigazione e costringere gli skipper a chiamare i soccorsi, con il comprensibile spavento degli equipaggi e qualche ferito a bordo per gli scossoni. L'allarmante fenomeno ha costretto le autorità marittime a emettere avvisi per tenersi alla larga dai punti dove sono avvenuti gli episodi o sono state avvistate orche, invitando gli skipper, in caso di incontri, a spegnere i motori e abbassare le vele, per non solleticare la curiosità dei cetacei sugli organi di governo e propulsione dello scafo.

In particolare, sarebbero tre gli esemplari individuati come responsabili dei presunti attacchi. Secondo gli studi compiuti da un team di ricercatori spagnoli e portoghesi, che stanno valutando la casistica, si tratterebbe di giovani



Le orche del gruppo Gladis, responsabili delle "interazioni" con le barche lungo la costa iberica atlantica. (Foto Rafa Caballero)

maschi, facenti parte di un piccolo gruppo chiamato "Gladis", apparentemente molto intraprendenti e giocosi. Queste orche presentavano fra l'altro ferite e cicatrici, probabilmente dovute a precedenti interazioni con barche e umani, in particolare pescatori. Trovandosi a condividere le acque di Gibilterra, fra la tarda primavera e l'estate – entrambi a caccia dei tonni pinna blu di passaggio per la corsa riproduttiva verso il Mediterraneo – fra loro non corre certamente



I danni al timone di un panfilo procurati dalle orche lungo le coste iberiche. (Foto Facebook)

buon sangue. I pescatori tentano di scacciarle in tutti i modi, anche poco leciti. Alcuni ipotizzano che siano proprio questi "scontri" a rendere le orche guardinghe e irrispettose nei confronti delle barche e dei loro occupanti, visti come potenziali competitori per il cibo. Altri pensano che possa trattarsi di una sorta di gioco, essendo incuriosite dai movimenti e dal rumore dello scafo sull'acqua, delle eliche e dei timoni, prima fonte di interesse per loro, o ancora, che esprimano una sorta di "stress comportamentale", magari dovuto a precedenti incontri non piace-

voli con diportisti e navi in alto mare. Benché non sia una novità che le orche si avvicinino a mezzi nautici di vario tipo, su una cosa i ricercatori concordano: non si tratta di veri e propri attacchi, altrimenti sarebbero stati portati a termine.

Seppur sporadicamente, in passato, alcuni panfili a vela sono stati affondati dalle orche, che hanno provocato falle colpendo violentemente le carene e costretto gli equipaggi alla deriva a lungo, prima

di essere recuperati da navi di passaggio. Nel Pacifico, vicino alle isole Galapagos, nel 1972 e nel 1989 due panfili hanno subito questa sorte. Poi ci sono i casi nell'Atlantico degli italiani *Guia III* (dell'armatore Giorgio Falck) nel 1976, tra Guyana Francese e Senegal, e del *Surprise* (del navigatore Ambrogio Fogar) nel 1978, al largo della Patagonia. Un altro episodio inquietante si verificò nell'Oceano Indiano nei confronti di una nave italiana porta granaglie, colpita ripetutamente dalle orche in una parte della fiancata, dove erano visibili i segni degli

speronamenti nella lamiera, con il comandante che ricordava impressionato la loro ostinazione e la forza impiegata nel compiere l'attacco. Nel mondo delle orche, ad adottare queste condotte pare siano maggiormente quelle "non residenti" in una determinata zona, abituate cioè al mare aperto e alle lunghe migrazioni. Ma, in tutto il pianeta, ancora oggi non si segnalano attacchi deliberati e fatali alle persone, avvenuti solo nei parchi acquatici, da parte di esemplari decisamente stressati e negativamente condizionati dallo stato di cattività. ■

I cinque anelli di Cecil Scott Forester.

Storie sulla storia del padre del comandante Hornblower

di Enrico Cernuschi



Un vecchio amico

Incontrai per la prima volta il grande romanziere inglese Cecil Scott Forester e la sua immortale e maggiore creazione, il comandante Horatio Hornblower, a 10 anni, nel 1970. Fu un regalo di compleanno. Mia zia Annamaria sapeva che mi piacevano le navi e andava sempre a colpo sicuro nella celebre libreria Parolini, a Bologna (nessuna pubblicità occulta; non esiste più – purtroppo – da quasi trent'anni), chiedendo al vecchio proprietario, un autentico esperto dell'editoria e non un commerciante qualunque, quale fosse l'ultimo libro di successo, appena uscito, del settore. Fu così che

ebbe inizio una storia che avrebbe avuto (e ha) una parte non piccola della mia vita. L'edizione Mondadori, che scartai e lessi subito, era per ragazzi. Il testo era integrale, come constatai alcuni anni dopo, anche se limitato al primo dei tre romanzi del primo ciclo (*Il fortunoso viaggio*, in originale *The Happy Return*). Quanto alla breve, ma non banale – quattro pagine fitte – biografia dell'autore, questa era semplicemente affascinante. Le illustrazioni del romanzo, però, erano peggio che infelici. Il disegnatore, Ferenc Pintér, è giustamente ricordato come un grande artista, ma di navi doveva saperne assai poco. Quanto al libro, con ogni probabilità, non l'aveva letto.



L'aristocratica Lady Barbara, per esempio, per quanto fosse addirittura un'immaginaria sorella del futuro duca di Wellington, era ritratta come una ragazza oba oba brasiliana, forse perché la vicenda era ambientata nell'America latina del 1808. Le prime righe del romanzo vinsero su tutto: "... Su e giù, giù e su camminava il capitano Hornblower. Solo". Scoprii soltanto qualche anno dopo che esisteva un seguito, anzi parecchi al-

In apertura: Il dott. Enrico Cernuschi, storico navale.

In questa foto: il Dulwich College, Londra. (<https://www.southwarknews.co.uk/wp-content/uploads/2020/06/Dulwich-College.png>)



Cecil Scott Forester, ormai avanti negli anni.

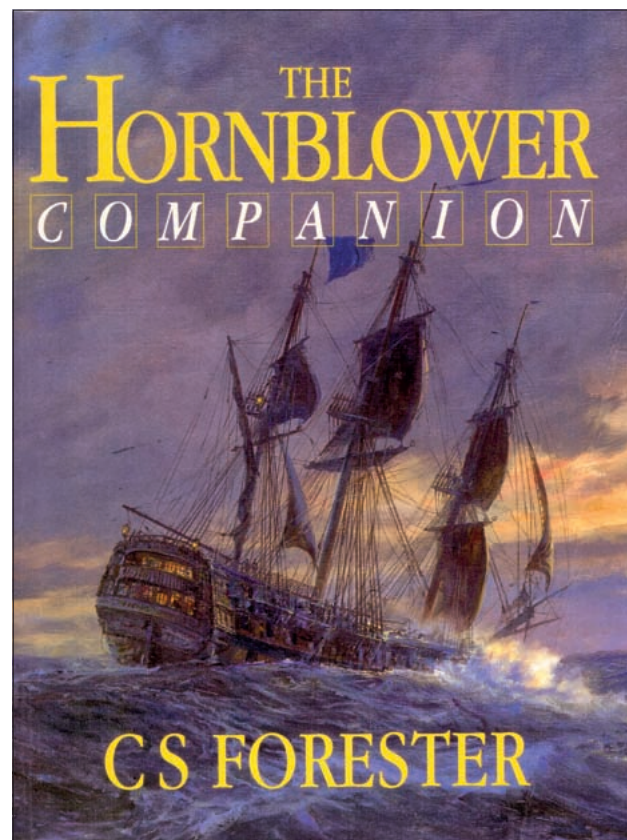
tri, di quell'avventura. Cominciasti ad acquistarli man mano che li rintracciavo, nuovi o usati che fossero, iniziando una sarabanda a dir poco cacotica passando dal *Commodoro* (ambientato nel 1812) al *Lord* (1815) per poi tornare indietro nel 1804 con *Il ritorno di Hornblower* (alias *Hornblower and the Hotspur*), edito dalla Longanesi in maniera superba rispetto ai ben poveri Oscar della collana concorrente. Infine acquistai, nuovo, nel 1973, *Hornblower ammiraglio, l'ultima avventura* (titolo originale *Hornblower in the West Indies*), sempre Longanesi ma stampato, questa volta, molto, troppo in economia. Anni dopo il mio amico e maestro Franco Bandini, un altro cultore d'eccezione di Hornblower, mi spiegò che, secondo le case editrici, quei pur bellissimi romanzi, in vendita da noi sin dal 1940, non andavano, in realtà, per la maggiore in quanto giudicati troppo tecnici e marinareschi e che – di conseguenza – i diritti non erano stati rinnovati. Dopo aver apprezzato la differenza abissale che correva sin dal titolo della traduzione (il “capitano” Hornblower!) del primo libro letto rispetto a quella, ben più professionale e rispettosa dei termini nautici, dei volumi successivi, cominciai a studiare con metodo il protagonista di quei romanzi e il loro autore. Padrone ormai di un inglese che mi permetteva di affrontare con tranquillità i libri che ancora mi mancavano

acquistandoli nell'edizione originale, alla fine misi insieme tutti gli 11 romanzi del ciclo prima dell'esame della terza media, riuscendo così a ricostruire la carriera del nostro, dagli inizi intrapresi da allievo e guardiamarina, fino a una comoda vecchiaia da ammiraglio in pensione, ruolo scoperto leggendo un delizioso racconto finale mai tradotto da noi e intitolato *The Last Encounter*, dove il nostro paga a Napoleone o, meglio, alla di lui famiglia, un clamoroso contrappasso che pareggia da solo (con gli interessi) tutti i danni e le perdite causate alla Marina transalpina nel corso di complessivamente 21 anni di guerra e di battaglie.

Rimasi molto colpito da quell'ultima vicenda, scritta di getto da Forester un mese prima di morire, e ciò mi incuriosì sempre di più. Poi, tempo una stagione, incontrai lo stesso Forester o, meglio, il suo fantasma.

Lay out on the oars!

Come premio per i risultati scolastici, ottenni dal mio papà un corso di perfezionamento in inglese.



Hornblower Companion. Storia della strana vita insieme di uno scrittore e della sua principale creazione. Chi controlla l'altro?

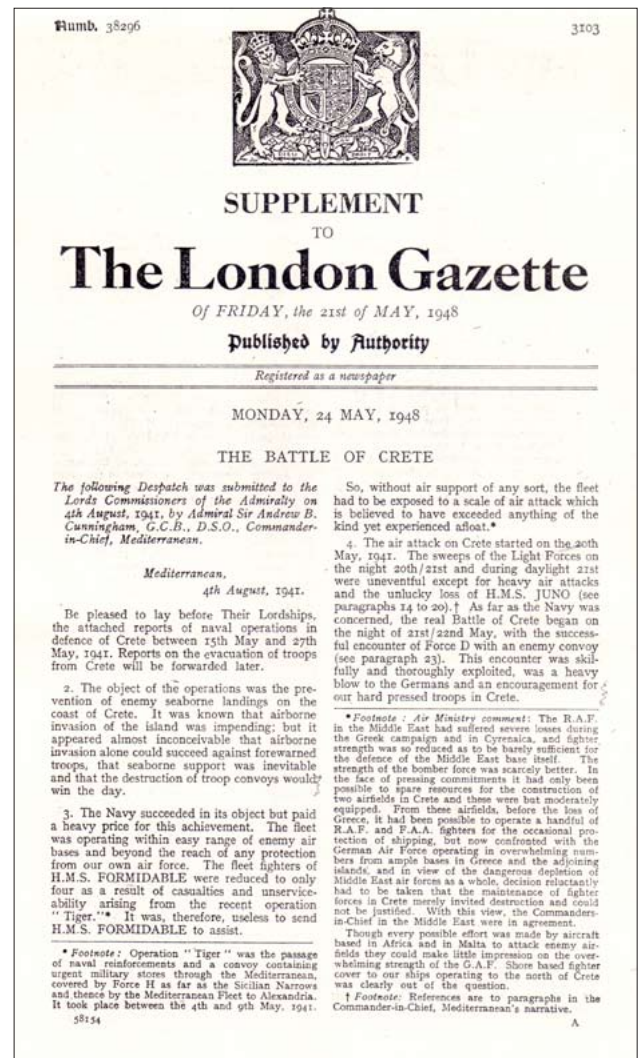
se presso la Dulwich College Society. In realtà quello che mi interessava era scritto, in piccolo, nella domanda di ammissione; la *Combined Cadet Force, Royal Navy Section*, una sorta di Morosini in sedicesimo di durata meramente estiva aperto eccezionalmente, quell'anno, anche agli stranieri, purché costoro superassero un esame d'ammissione semplicemente bestiale e pagassero di tasca propria l'uniforme e svariati altri ammennicoli. Al momento dell'assegnazione alla Casa sorse, però una difficoltà. O "Blew House" o "Drake". La prima era a dieci minu-



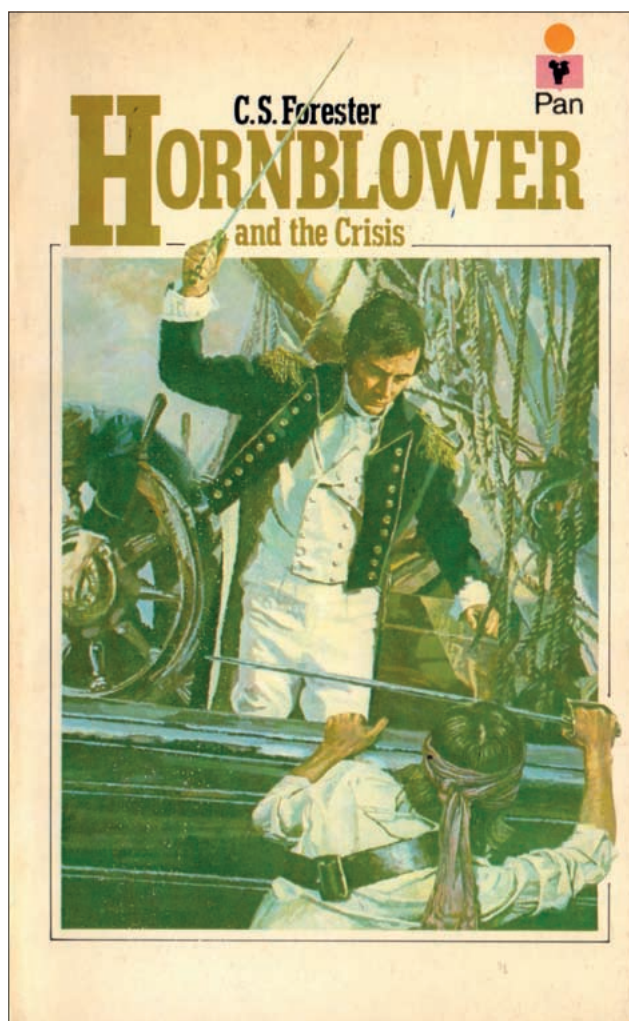
Locandina del celebre film sul comandante Hornblower, con Gregory Peck e Virginia Mayo, uscito nel 1951.

ti di bicicletta (che non avevo, e il cui noleggio costava come quello di una Rolls Royce di seconda mano); la seconda era dietro l'angolo, ma aveva disponibile solo una piccola stanza. La per me bellissima ragazza dell'amministrazione (avevo 13 anni) biascicò, circa quest'ultima sistemazione, che la stanza era intitolata proprio a Cecil Scott Forester, ospite di quel *college* prima della Grande Guerra. Optai immediatamente per quella soluzione. Una targhetta in ottone ricordava ai posteri che quel locale era sta-

to effettivamente abitato, per un paio di anni, dal futuro romanziere, il quale aveva in seguito inserito nel proprio testamento un codicillo per la sua conservazione e manutenzione. Dovette cavarsela con poco, perché più che una stanza sembrava un ripostiglio per le scope. L'acqua che usciva dalle condutture vittoriane era bruna di ruggine e se il letto non era in verticale, poco ci mancava. Mi ero tuttavia risparmiato l'inevitabile confusione, con conseguenti notti in bianco e zuffe, delle camerate. Capii subito dove il nostro avesse trovato l'ispirazione per descrivere i claustrofobici ambienti dei primi comandi del suo più celebre protagonista, oltre che le poco allegre prigionie spagnole e francesi



Il "rapporto ufficiale", "pubblicato d'autorità", della Royal Navy sulla campagna di Creta del maggio 1941. Ripreso da tutti in quanto leggibilissimo, avvincente e ricco di opere e omissioni per colpa di Forester. Beninteso: non fece altro che il proprio dovere.



Hornblower and the Crisis, l'ultimo romanzo, rimasto incompiuto, ma integrato da due racconti brevi, l'ultimo dei quali, ambientato nel 1848, decisivo per la vicenda del celebre comandante, ormai ammiraglio in pensione.

dove era transitato per tre volte nel corso della propria carriera.

Lo spettro di Forester si dimostrò discreto non disturbandomi la prima notte, ma dalla seconda in poi tanti piccoli dettagli, qua e là, cominciarono a fare capolino lungo i percorsi, l'addestramento e i tipi umani che incontravo, tutti britannici da manuale e da film ad eccezione dei miei tre colleghi e compagni d'avventura *overseas*: due francesi (ma loro preferivano definirsi bretoni) e uno svizzero-tedesco dalla pelle di rinoceronte diventato, fino a pochi anni fa, Ispettore Capo della *Motorboot-Kompanie* della *Seegrenzschutz*, la Marina da guerra lacustre elvetica. Nel corso delle otto settimane successive ebbi troppo da fare, e se lo spettro di Forester

venne a trovarmi, non riuscì a svegliarmi, essendo il mio sonno troppo profondo.

In seguito, tornato in Italia, tra liceo, università, lavoro e famiglia, di tempo ne trovai poco. Il fantasma di C.S. Forester, però, prese a fare capolino sempre più di frequente man mano che la mia attività di "dilettante di ferro" in materia di storia navale proseguiva.

Nel corso di questo lungo arco di tempo il rapporto, specialissimo, che si è venuto a creare tra chi scrive queste poche righe e quell'autore per me insuperato si è approfondito. Ho scoperto su di lui moltissime cose e un'infinita quantità di menzogne, molte delle quali da lui stesso provalate ad arte per ammissione di suo figlio John, un industriale di successo autore, a sua volta, di un grosso libro e di un successivo prezioso volumetto (pubblicato privatamente e fuori commercio, in quanto destinato solo agli amici. nel cui novero fui incluso prima della di lui morte, avvenuta lo scorso anno) relativo alla scoperta della vera storia del proprio genitore, da lui conclusa solo diversi anni dopo la morte del padre.

La parola allo spettro

Per raccontare degnamente l'esistenza incredibile di Forester, un mitomane d'innegabile successo e fascino, ci sono solo due sistemi: o tradurre l'agile, ma pur sempre corposo saggio minore del figlio John, oppure affidarsi direttamente a quanto mi ha raccontato, nel corso di mezzo secolo, il fantasma di quel romanziere inglese riassumendo, sotto forma di dialogo, quelle che sono una quantità di visite notturne verificatesi nel silenzio della casa, quando tutti dormono e io sono in procinto di chiudere gli occhi.

Di seguito, per comodità del lettore, le frasi del fantasma sono riportate in corsivo:

"Insomnia?", "Evidentemente, sennò non saremmo qui a parlare". "Durerà poco. Per me invece...". "Prima comandata, Seconda comandata e Diana, lo so. È la tua condanna". "Ne abbiamo parlato tante volte". "Facciamolo ancora, tanto per quello che hai da fare...". "D'accordo, comincia tu, come al solito". "Partiamo dalle cose facili. Perché il nome falso?". "E come facevo a pubblicare firmandomi Cecil Smith? Dai! Il nom de plume lo usano tutti". "Giusto, passiamo alle cose serie.

Perché ti hanno condannato al purgatorio per tanti anni? Sei stato un grande scrittore e hai reso felice, con le tue opere e con i film tratti dai tuoi romanzi, molta gente. Magari solo per qualche ora, ma nella vita queste contano eccome". "Beh, non sono poi così tanti anni e c'è chi sta peggio di me. E se ora sto ottenendo uno sconto di pena lo devo proprio a te. Comunque era quello che pensavo anch'io, ma quando mi sono trovato davanti a quella giuria eterna e al pubblico accusatore ho capito subito che sarebbe finita male". "Perché?". "Aspettavo di passare qualche guaio per via delle mie debolezze nei confronti delle donne, ma non di finire davanti a una Corte Marziale". "Eppure non avevi fatto che il tuo dovere". "Verissimo. Nel 1918 mi avevano riformato, quindi non avrei potuto combattere neppure se l'avessi voluto, a patto che i tedeschi non fossero sbarcati in Inghilterra nel 1940". "Narri di quell'invasione in uno dei tuoi racconti postbellici, *If Hitler had invaded England*, mai tradotto in Italia. E muori, col tuo vero nome, da semplice milite della *Home Guard*. Nessun gesto eroico, nessuna frase da lasciare alla storia. La fine migliore e più elegante possibile". "Giusto, qualcosa di simile a quello che fece nel suo bellissimo *Wheeling* il tuo amico Ugo Pratt il quale, tra parentesi, ti saluta". "Come sta?". "Bene, ma non perdiamo il filo del discorso. Noi inglesi (lasciamo perdere termini come britannici o Regno Unito) amiamo la storia e la conosciamo bene. E facciamo la guerra, francamente, meglio dei continentali e dei coloniali perché sappiamo che un conflitto, in realtà, non finisce mai". "Spiegati". "Un investimento costoso come una guerra, magari mondiale, dura nei secoli. Quindi, non foss'altro che per sfruttare fino all'ultimo penny, non bisogna limitarsi a combatterla, ma è necessario pensare anche ai libri di storia, sistemando opportunamente il passato e provvedendo al futuro". "E qui arrivi tu". "Mi chiamarono, nel 1939, al Ministry of Informa-



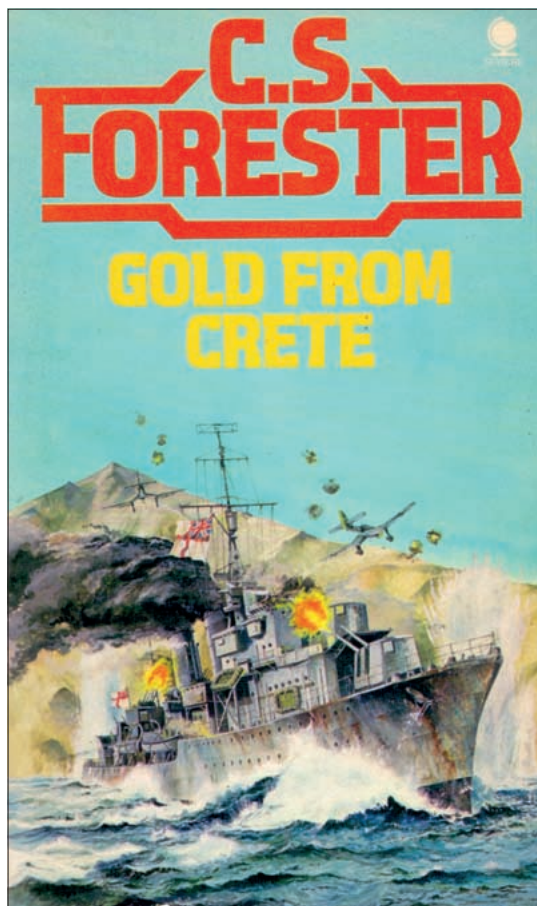
The Ship, alias la Seconda battaglia della Sirte. Propaganda pura, ma di gran classe.

tion, il dicastero della propaganda, e mi dissero che come fuciliere era più probabile, miope com'ero, che ammazzassi uno dei nostri. Come scrittore, però, ero ormai celebre in tutto il mondo. Pertanto avrei servito meglio il mio Paese con la penna, e così feci". "Continua". "Dividevo l'ufficio con George Orwell, quello della Fattoria degli animali e, soprattutto, di 1984. George raccontò, in seguito, proprio in quel libro, quello che facevamo, ovvero riscrivere la storia da cima a fondo facendola passare per buona. Gli ordini – scritti – li dava il ministro, Brendan Bracken, con delle minute siglate BB". "Da cui Or-

well trasse il nome Big Brother, il Grande Fratello". "Sì, era il nomignolo affibbiatogli dalle segretarie, tutte terrorizzate. Era un personaggio discutibile che noi inglesi cerchiamo di dimenticare sventolando davanti a tutti la bandiera di Churchill, grand'uomo, ma che era, appunto, solo una bandiera usata, nel 1940, per coprire ben altra gente". "Cosa intendi?". "Nel luglio 1941 Churchill parlò davanti al gabinetto di guerra per tutta una notte allo scopo di scongiurare una guerra contro il Giappone, ma non fu ascoltato. Cercò poi di escludere, durante il vertice di Casablanca del gennaio 1943, l'Italia dalla resa incondizionata, ma anche allora il Gabinetto, riunito a Londra, si oppose. Quando il Presidente Roosevelt (sempre pronto, da buon politico, ad affermare e praticare tutto e il contrario di tutto, a seconda delle proprie convenienze

domestiche) mise da parte, secondo le memorie pubblicate nel 1948 dal Segretario di Stato Cordell Hull (secondo volume, pagina 1571) le continue obiezioni britanniche volte a infliggere all'Italia una pace vendicativa accordando, per contro, a Roma: "In line with this thought, the surrender of Italy the following month, although ostensibly on an unconditional basis, was actually, as I have previously mentioned, a negotiated surrender, and the terms of the armistice were agreed to in discussions in Lisbon, Portugal, between representatives of the Anglo-

American Combined Chiefs of Staff and Marshal Badoglio, fu necessario trattenere, praticamente in ostaggio Churchill a Washington per quasi tutto il mese di settembre affinché nessuno si mettesse di traverso a Londra". "Tu che facevi, in quel preciso momento?". "A quel tempo niente, Nel 1943 il Ministero mi aveva mandato in Alaska per scrivere degli articoli da quel fronte dimenticato. Il freddo spaventoso di quelle latitudini mi causò una sclerosi a placche che, praticamente, mi paralizzò o quasi fino a quando non morii 23 anni dopo. Credevo così di aver pagato abbastanza, anzi non pensavo di dover pagare alcunché. Avevo fatto il mio dovere rimaneggiando, tra il 1939 e il 1943, i rapporti di missione delle navi da guerra inglesi, le relazioni, i Battle Summary destinati agli archivi dell'Ammiragliato e usati, dopo la guerra, per i rapporti ufficiali pubblicati d'autorità e per le Staff Histories. Le istruzioni le aveva impartite Churchill sin dal settembre 1939, quando era Primo Lord dell'Ammiragliato: *Good news was made to seem better, bad news was toned down, delayed or sometimes suppressed*. E così feci". "Con grande successo". "Non è una colpa essere un bravo scrittore". "Certo, ma poi?". "Nel 1958 ebbi un infarto. Mi dissero, quando ripresi conoscenza, che ripeteva, come scrissi nell'autobiografia: *"An Even Chance"*, ossia *"Un'altra possibilità"*. Ci pensai per anni. Alla fine capii che *"dovevo"* concludere il ciclo di *Hornblower*". "E cosa hai fatto?". "Pensai a un romanzo finale, *Hornblower and the Crisis*, rimasto incompiuto. Quando capii che di tempo me ne restava poco dettai, furiosamente e intensamente, *The Last Encounter*. Lo scopo era quello di pareggiare, simbolicamente, i conti con i francesi, rimuovendo certi pregiudizi che i lettori di lingua inglese esigevano, ma che cozzavano contro il mio senso della Storia". "E, appena in tempo, l'hai fatto". "Sì, ma quando



Gold from Crete. Per certi versi una raccolta di racconti più precisi e sinceri rispetto alla relazione ufficiale del 1948.

vidi i 12 giurati e l'accusatore, capii che ero stato troppo lento". "Chi erano?". "Una corte marziale di ammiragli e comandanti: Cattaneo, Toscano, Gasparri, Martinengo, Caraciotti, Bergamini, Campioni e Mascherpa, tutti da me accusati, al pari degli uomini della Regia Marina che essi rappresentano, di vigliaccheria e incapacità". Sono 8 e una giuria è composta da 12 giurati". "Iachino, da me sbeffeggiato in *The Ship* (da voi tradotto col titolo *L'incrociatore*), Cigala Fulgosi, Mimbelli e Parona, da me parimenti vilipesi. Non erano ancora morti, ma vita e morte, nell'aldilà, sono la stessa cosa. E poi il

pubblico ministero, l'ammiraglio Günther Lütjens, un uomo giusto la cui memoria è priva di macchie, tanto è vero che la Marina federale tedesca diede il suo nome, il 1° marzo 1966, a un bel cacciatorpediniere. Io invece ne feci, nel 1959, quindi senza la scusante della propaganda di guerra, una macchietta nazista, nel mio *Affondate la Bismarck* e nel successivo film". "E adesso?". "È scritto: *E voi conoscerete la Verità ed essa vi farà liberi* (dal Vangelo di San Giovanni, VIII, 32, che è poi il motto della Central Intelligence Agency, la CIA statunitense e solo il ristabilimento della verità alleggerirà la mia sorte, proprio come per *Il Fantasma di Canterville* dell'amico Oscar Wilde". "Dunque è per questo che noi ci conosciamo. Anzi, oggi fa giusto mezzo secolo esatto". "Sì. Tu hai scoperto le menzogne che dovetti costruire ad arte, con la penna e, ancor più, con la gomma da cancellare. Per fortuna è impossibile distruggere tutto, specialmente nell'era delle triplice copia". "Giusto. E ogni aggiustamento della realtà riduce di un anello la mia catena. Ne restano solo 5. Alla fine la pena sarà scontata, e ormai non manca molto". "E poi?". "Continuerò a trovarti. In fin dei conti siamo amici da mezzo secolo". ■

La vela latina: una testimonianza mediterranea



di Giovanni Panella

La vela latina per più di tredici secoli ha accompagnato le popolazioni del Mediterraneo nella vita quotidiana: nelle navigazioni, nei commerci e nelle battaglie sul mare. Va quindi considerata come un importante elemento di continuità culturale, un “filo rosso” che segue la storia dei nostri mari e che si dipana attraverso innumerevoli vicende, fino a giungere a noi. Per questo motivo l’AMMM (Associazione dei Musei Marittimi del Mediterraneo) ha pre-

parato il dossier di presentazione all’UNESCO perché la vela latina sia inserita nella lista dei Patrimoni Immateriali dell’Umanità.

Un successo così prolungato, che è stato condiviso da tutte le nazioni mediterranee, è dovuto ai vantaggi che la latina offriva rispetto alle vele dell’antichità. Essa è stata così definita: “... *con poche manovre, è la migliore per stringere il vento... domina l’orizzonte per ventiquattro rombi; dove la vela quadra a stento ne raggiunge venti*”.(1) Per capire quest’affermazione

bisogna ricordare che il quadrante della bussola è diviso in 32 rombi, ognuno dei quali rappresenta 11 gradi e 15 primi. Andare all’orza, e cioè risalire il vento, per ventiquattro rombi vuol dire che la *latina* può arrivare a stringere il vento fino a 270°, mentre la vela quadra può giungere solo fino a 225°. Questa differenza, in mare, non è una cosa da poco: in tempo di pace vuol dire fare meno bordi su una rotta di bolina, mentre in tempo di guerra consente di sfuggire facilmente a un veliero nemico.



In apertura: Vele latine in regata.

In questa foto: Un’immagine dell’olio su tela *Las tres velas*, 1903, di Joaquin Sorolla Y Bastida.

La vela al terzo

La vela è detta “al terzo” perché la sua antenna, più corta, sporge verso prua oltre l'albero per un terzo della sua lunghezza. Nella versione in uso in Adriatico la vela è poi legata in basso a un “pennone di sottovia”, non collegato all'albero. Questa vela è nata probabilmente alla fine del Settecento nelle lagune intorno a Venezia, in zone che funzionano da “cerniera” fra la tradizione marittima della latina e quella della navigazione sui fiumi e i laghi della Valle Padana, dove si utilizzava l'arcaica vela quadra. Potrebbe essere quindi una sintesi evolutiva fra quest'ultima e la vela latina, che è stata sviluppata per le esigenze di scafi a fondo piatto come i trabaccoli e i bragozzi, velieri che sono fatti per navigare lungo la costa italiana dell'Adriatico, che è bassa e sabbiosa. La vela al terzo, che ha una superficie minore di una *latina* equivalente, ha la funzione di spostare verso poppa il centro velico e di migliorare quindi la manovrabilità di quei velieri.

Una manovra complessa

La vela latina è legata a una lunga antenna messa di traverso all'albero, che si alza con un paranco collocato alla sua base: per issarla e per manovrarla bisognava avere a bordo un equipaggio abile e numeroso. L'antenna è fatta poi per “assorbire” gli improvvisi colpi di vento: la parte bassa, detta *carro*, è rigida, mentre quella superiore, la *penna*, è flessibile e scarica quindi le prime raffiche di vento senza bisogno di ridurre la tela prendendo i terzaroli. In tal modo è adatta a essere utilizzata sotto costa, dove bisogna cambiare di frequente la rotta e dove il regime e la direzione dei venti sono mutevoli, una situazione che è tipica della navigazione mediterranea.

Visto che un albero può portare una sola antenna, questa è di notevoli dimensioni: colpiva quindi l'immaginazione dei contemporanei. Tra questi non poteva mancare un personaggio come Sancio Panza. Ecco la sua reazione quando, nel porto di Barcellona, la galera ammiraglia

abbassò di colpo l'antenna: “... in quel momento fecero tenda e con grandissimo fragore lasciarono cadere l'antenna dall'alto in basso. Sancio credette che il cielo uscisse dai gangheri e gli cadesse sulla testa, per questo si chinò e se la mise tra le ginocchia”.(2)



Manovra di un'antenna su un boom arabo, con gli uomini arrampicati fino in cima alla penna mentre cercano di serrare la vela.

La manovra di queste enormi antenne, che potevano portare vele di più di 500 metri quadri, non era per nulla semplice: nelle vecchie stampe e fotografie sono ritratti gli uomini dell'equipaggio arrampicati a cavalcioni, fino in cima alla penna, in equilibrio instabile, mentre cercano di serrare la vela. Anche il passaggio dell'antenna da una parte all'altra dell'albero, per cambia-

¹ A. Guglielmotti, *Vocabolario marino e militare*, Roma, 1889, p. 471.

² Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, cap. LXIII.

Il Mediterraneo, un mare poco sicuro

Uno dei motivi per cui la *latina*, che richiedeva equipaggi addestrati e numerosi, fu utilizzata per un periodo così lungo è dovuto anche al fatto che la navigazione nei nostri mari non era sicura. A partire dalla caduta di Costantinopoli, le flotte dei turchi e dei barbareschi minacciarono le rotte e le coste del Mediterraneo, in una guerra spesso non dichiarata. Oggi la continuità e la virulenza di questo fenomeno suscita il nostro stupore, perché siamo portati a pensare alla pirateria come a un fatto episodico: si trattava, invece, di un'attività che potremmo definire "strutturale", legata com'era al contesto politico-militare del tempo ma anche alla sopravvivenza economica di intere regioni del Nord Africa, per le quali la cattura di prede rappresentava una delle principali fonti di reddito. La presenza di pirati in mare aperto e sulle coste era quindi considerata un male endemico, qualcosa che non era possibile estirpare, ma che si poteva solo contenere con

una continua azione di vigilanza, utilizzando i mezzi navali appropriati. Occorreva servirsi quindi di velieri che potessero competere con quelli dei predoni: non era tanto importante la potenza di fuoco delle armi di bordo, quanto la velocità e la capacità di stringere il vento, caratteristiche garantite dalle vele latine. Gli equipaggi numerosi, poi, erano utili

per respingere gli abordaggi dei pirati. Il pericolo dei barbareschi, che minacciavano soprattutto le coste dell'Italia del sud e della Spagna, continuò poi per tutto il Settecento ed oltre. Ce lo ricorda un grande quadro del museo Galata di Genova, che illustra l'ultima vittoria navale della Repubblica. Il dipinto celebra il vascello *San Francesco da Paola* mentre attacca nel 1763 una squadra navale barbaresca forte di una fregata e cinque sciabecchi, che stavano dirigendosi verso le Baleari per saccheggiarle. Il vascello genovese, manovrando abilmente ed im-

pegnando una nave nemica dopo l'altra, riuscì a metterle tutte fuori combattimento. Le razzie dei barbareschi continuarono a minacciare le comunità costiere anche dopo l'età napoleonica: ancora nell'ottobre del 1815 settecento predoni sbarcarono nell'isola di Sant'Antioco, in Sardegna, e la misero a ferro e fuoco. Solo la conquista francese dell'Algeria, nel 1830, liberò definitivamente il Mediterraneo dal timore di queste incursioni.

Fu soltanto nel corso del Novecento che, dopo esser stata così a lungo il simbolo della marineria mediterranea, la fortuna della latina ebbe termine: scomparve dagli orizzonti dei nostri mari e rischiò di esser cancellata dalla memoria. Tramontato il mondo dei velieri da lavoro, di cui facevano parte tante latine, rimaneva nei loro confronti una sensazione di lontananza, perché ci sembravano far parte di un'altra epoca, ormai conclusa. Per superare quest'impressione c'è solo un modo: provare

un gozzo armato alla latina nel suo elemento, prendendo il largo in una giornata di forte vento, a raffiche, di Tramontana. Finalmente, sentendo come la vela stringe il vento e poi come l'antenna si piega, scaricando in modo efficace e naturale le raffiche più violente e improvvise, si ha la prova del perché per tanto tempo sia stata preferita dai marinai e dai pescatori del mare "in mezzo alle terre", il Mediterraneo. Negli

ultimi decenni molti appassionati hanno condiviso queste sensazioni e hanno quindi restaurato le barche tradizionali. Oggi, Paesi come l'Italia, Francia, Spagna, Croazia, Slovenia, Svizzera, condividono un movimento culturale che si esprime nell'organizzazione di regate, raduni e feste del mare, dedicate alla valorizzazione della vela latina. In tal modo, si è diffusa la consapevolezza che questa possa essere considerata come un forte "simbolo unificante" della tradizione marittima mediterranea.



Vele latine alla Spezia.



Barque La Savoie, una perfetta replica di una barca a vele latine costruita nel 1896 a Ginevra.

re di mura alla vela, comportava una manovra delicata e complessa, che ben pochi marinai di oggi, in condizioni di forte vento e mare mosso, sarebbero in grado di eseguire. Non è un caso che sulla latina, lungo le coste del Mediterraneo, si siano tramandati alcuni modi di dire che suonano, nelle diverse lingue: “Se non mi conosci, non mi toccare”. Bisogna però ricordare che, allora, tali manovre erano un’attività quotidiana, che da sempre faceva parte dell’“arte” dei nostri uomini di mare. L’orgoglio di possederne i segreti si trasmetteva da una generazione di marinai all’altra.

Le origini

Per le origini di quest’attrezzatura, non vi sono dubbi che la latina si sia diffusa in Mediterraneo in contemporanea con l’espansione araba dei secoli VII e VIII. Non è certo, però, che essa sia stata un’innovazione araba, pervenutaci

dall’Oceano Indiano attraverso il Mar Rosso. Se è vero che l’istmo di Suez non ha mai costituito una barriera al transito di merci, di idee e di tecniche, alcune prove iconografiche farebbero pensare che vele simili alla latina fossero già in uso in Mediterraneo ancor prima dell’espansione araba.

Nel corso del Medio Evo, comunque, la latina fu adottata da tutte le navi del Mediterraneo: *Le navi tonde erano alte e larghe, e dipendevano esclusivamente dalle vele; quelle lunghe erano basse e strette e dotate di remi. Le navi tonde erano costruite in vista della stabilità nel trasporto di carichi pesanti; quelle lunghe erano destinate agli spostamenti rapidi e al combattimento. La nave tonda era soprattutto un mercantile, quella lunga soprattutto una nave da guerra.*(3)

³ F.C. Lane, *Le navi di Venezia tra i secoli XIII e XVI*, Torino, Einaudi, 1983, p. 3.



Il gozzo *Santa Rosa*.



Lerici. Il leudo (o loido) *Nuovo Aiuto di Dio*, 1923, forse l'ultimo ancora in navigazione di una famiglia di barche a vela latina utilizzate per il trasporto di merci fino agli ultimi decenni del Novecento.

La latina fu poi prescelta anche per la navigazione fluviale: come sul Nilo e sulle lagune costiere nel suo Delta, solcate ancor oggi dalle enormi vele delle *lok-kafa*. A nord, la latina attraversò le Alpi e giunse fino al Lago di Ginevra, sulle cui acque ancor oggi si possono ammirare le vele di diverse *barques*.

Se le navi da carico maggiori, a partire dal XIV secolo, adatteranno attrezzature veliche di origine atlantica, la latina continuò ad essere diffusa sulla maggioranza dei velieri da commercio, da pesca e da guerra, come lo testimoniano le flotte di galere che combatterono a Lepanto. ■



Antonio Penati

LA COSTRUZIONE DI UN SOGNO

Le rotte e gli incontri del cutter Lycia e del suo comandante

il Frangente - Verona, 2020
Pag. 448 ill. a colori - € 42

L'amore per il mare che condiziona la propria esistenza e i rapporti con le persone a cui sei legato. Un sogno di libertà che incide profondamente sull'organizzazione della tua vita e ti porta ad allontanarti dai luoghi d'origine alla scoperta di nuovi popoli, nuove usanze, nuove relazioni. Il tuo disegno condizionato dal mare che lo agevola o lo frena senza una logica, quasi a imporre i suoi tempi metafisici. Il tempo stesso che assume un valore relativo in funzione del luogo in cui ti trovi con sentenze che lasciano il segno: "Gli europei hanno l'orologio, gli indigeni il tempo". Questa diversa percezione del tempo che si traduce in riti, abitudini e atteggiamenti tanto stravaganti quanto incomprensibili alla nostra mente. Undici anni passati a scoprire le altre "facce" del mondo in un'esperienza che

inevitabilmente ti cambia. Una serie infinita di eventi che, nel bene e nel male, influenzano la navigazione. Il lento maturare di una capacità di percezione che è fondamentale per chi va per mare, ma che si costruisce, solamente, navigando.

Un testo che affascina chi ama il mare e tutte le sue declinazioni e vorrebbe emulare il comandante Penati, ma che, per i tempi e gli argomenti trattati, difficilmente può essere compreso da chi con il mare non ha questo legame. È una lettera d'amore indirizzata agli innamorati e solo a loro. Obiettivo comunque ambizioso e, a mio parere, raggiunto.

Vincenzo De Luca



Paolo Giulierini

STUPOR MUNDI

Storia del Mediterraneo in trenta oggetti

Rizzoli - Segrate (MI), 2021
Pag. 320 - € 22

C'è una città dove è possibile girare in lungo e in largo il Me-

diterraneo, ripercorrerne la storia incontrandone i protagonisti senza uscire da un palazzo. La città è Napoli e il palazzo è quello che oggi ospita il Museo Archeologico Nazionale. Paolo Giulierini, anche se è nato in Toscana ad almeno 150 km dal porto più vicino, vi condurrà lungo le coste a incontrare eroi, dei, imperatori, cantanti pop, fauni, ninfe e "monacielli" napoletani. Egli propone al lettore 30 oggetti scelti fra le centinaia di capolavori conservati sotto la sua direzione per ricostruire aspetti della storia del Mediterraneo mescolati a suggestioni tratte dall'attualità e dalle storie di Napoli. La narrazione riprende il tema "Mediterraneo allargato" di cui parla Braudel.

Il grande storico francese per evidenziare gli stretti legami tra il Mediterraneo e l'Oriente rilevava come fra le città della Siria e Pechino ci fosse una serie continua di deserti che hanno garantito un flusso di merci, persone e notizie tra Oriente e Occidente. Giulierini partendo da presupposti assolutamente diversi sviluppa lo stesso concetto.

Fra i primi oggetti c'è una statuetta indiana. L'autore ripercorre le rotte attraverso cui arrivava a Roma il costosissimo pepe indiano. Sulle stesse rotte i giovani romani e greci di buona famiglia si recavano in India a studiare le filosofie di quella cultura. I legami fra gli oggetti descritti, le storie a essi collegate e l'attualità contengono frequenti riferimenti alla cultura e alle tradizioni di Napoli. L'obiettivo sembra essere quello di suggerire al lettore che nonostante le distanze temporali,



fisiche e culturali sulle rive del nostro mare le cose non cambiano. Solo nell'ultimo capitolo l'autore spiega quale sia l'obiettivo della sua narrazione e chi sia lo "stupor mundi".

Decisivo per la resa della narrazione è il rapporto che Giulierini dimostra di avere con gli oggetti descritti e con i personaggi da questi evocati. La precisione dello studioso si mescola all'entusiasta familiarità di chi gode della quotidiana frequentazione di questo mondo e gioisce nel proporlo a nuovi amici.

La narrazione continua proponendo pitture, vasi e statue e collegando passato e presente, classicità e prodotti del consumismo. La raffinata descrizione della statua del dio Pan arriva fino alla figura di Jim Morrison

e alla musica dei Doors. Una pittura che rappresenta donne che danzano è l'occasione per proporre un excursus sui balli tradizionali del Mediterraneo fino alla pizzica tarantina. Un elemento che seduce anche il lettore più selettivo è il modo con cui vengono trattati i personaggi storici e le figure mitologiche descritte. L'autore dà l'impressione di essere in confidenza con loro, di vivere giorno e notte fra gli oggetti e le pitture del Museo Archeologico di Napoli e di conoscere Teseo meglio di quanto conosca il droghiere sotto casa, in una città in cui il rapporto fra chi ancora vive questa vita e chi è passato nell'altra non si interrompe mai.

Roberto Petrucci

che nasce dalla condivisione dell'esperienza unica vissuta in un mondo silenzioso e in spazi ridottissimi, che contribuiscono a creare un legame di amicizia indissolubile pur nel rispetto assoluto della gerarchia esistente a bordo di una nave.

Fra i maggiori esperti italiani in questo particolare settore, Roberto Bajano, architetto, diventato "uomo di mare" per vocazione e passione istintiva, si propone nel ruolo di divulgatore del mondo dei sommergibili, affrontando concetti come propulsione e immersione, assetto e compenso, senza mai dimenticare chi sono i suoi destinatari. Le pagine si sfogliano veloci, fra disegni e foto suggestive dei battelli e dei loro equipaggi, mentre viene raccontata la vita di bordo, il ruolo strategico dei sommergibili nel periodo della guerra fredda e la loro importanza in tempo di pace, la loro funzione di "laboratori" di ricerca scientifica oltre che di pattugliamento e sorveglianza dei nostri mari. Come in una lezione reale, alle spiegazioni segue un'esercitazione pratica, per la quale l'Autore, come un regista scrupoloso, indica i personaggi, le voci fuori campo e il set perfettamente disegnato; alla fine, invece del voto, regala al "suo equipaggio" un meraviglioso distintivo da sommergibilista da ritagliare come premio per i lettori più diligenti. Una straordinaria conoscenza della materia sostenuta da una passione profonda in un libro prezioso che renderà questi ragazzi marinai per un giorno e che potrebbe anche trasformarli in marinai per sempre.

Anna Mandraffino



Roberto Bajano

I SOMMERGIBILI RACCONTATI AI RAGAZZI

Marina Militare - Roma, 2020
Pag. 76, 45 ill. - € 10; ridotto € 8

Nell'immaginario collettivo i sommergibili sono stati sempre percepiti come gli squali d'acciaio più temibili, spaventose macchine da guerra dall'inizio

del secolo scorso e rimangono oggi fra i mezzi più sofisticati, complessi e avanzati della nostra tecnologia.

Come si può pensare quindi di coinvolgere e appassionare i ragazzi a un argomento così poco familiare? Roberto Bajano riesce in questa impresa usando parole chiare e semplici per spiegare anche i concetti più complessi legati al mondo del sommergibilismo, presentando ai lettori più giovani questi "battelli" straordinari che si spostano silenziosi e invisibili nelle acque più profonde dei nostri mari. E non sono soltanto i contenuti e le informazioni tecniche a essere trasmessi in maniera comprensibile attraverso le sue parole, corredate da deliziose illustrazioni dello stesso Autore, ma l'essenza stessa dell'essere "sommergibilista", quello spirito di corpo

La depenalizzazione nel settore del diporto nautico

di Aniello Raiola



Prima del 2003, in materia di sanzioni per il diporto vigeva l'articolo 39 della legge 11 febbraio 1971, n. 50 (Norme sulla navigazione da diporto), che attribuiva prevalenza al codice della navigazione rispetto alla disciplina speciale. Ciò, in termini pratici, si risolveva nella sottoposizione del diporto nautico non solo alle sanzioni penali, ma anche alle gravi sanzioni pecuniarie amministrative previste dal codice della navigazione per le navi mercantili.

Per citare i casi più ricorren-

ti, si applicavano alla nautica da diporto l'articolo 1164 cod. nav. (inosservanza di norme sui beni pubblici), l'articolo 1174 cod. nav. (inosservanza di norme di polizia) e l'articolo 1193 cod. nav. (inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo).

Si riteneva, infatti, che una diversa interpretazione – ovvero attribuire prevalenza alle sanzioni previste dalla legge speciale in materia di diporto su quelle del codice della navigazione – comportasse una violazione del principio costituzionale di

uguaglianza, in quanto si sarebbero introdotti trattamenti sanzionatori differenziati per comportamenti identici. Si sosteneva che non dovesse accadere, ad esempio, che il diportista sprovvisto dei documenti di bordo fosse sottoposto, in virtù dell'articolo 39 della legge n. 50/1971, a una sanzione amministrativa compresa fra 100 000 e un milione delle vecchie lire e, invece, il comandante di nave mercantile o di peschereccio, nell'identico caso, andasse incontro alla ben più severa sanzione amministrativa, prevista dall'articolo 1193, compresa fra 3 e 18 milioni delle vecchie lire. Medesimo canone interpretativo veniva utilizzato per affermare la prevalenza dell'articolo 1231 cod. nav. (inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione, illecito penale) sul citato articolo 39, nell'ipotesi in cui un'unità da diporto violasse i limiti delle acque riservate alla balneazione in prossimità della costa. A tale proposito, la Corte di Cassa-





zione nel 1993 aveva affermato che *“non può essere sanzionato solo amministrativamente ai mezzi da diporto ciò che è invece punito penalmente per tutti gli altri tipi di imbarcazione”*.

Quello descritto è stato l'iter logico-giuridico seguito fino al 2003, anno in cui la legge 8/7/2003, n. 172 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) mise in luce la specialità della disciplina della navigazione da diporto, favorendo interpretazioni di segno opposto. Ma già prima dell'approvazione della menzionata legge, nel gennaio del 2003 l'amministrazione dei trasporti espresse alcune considerazioni su una questione di legittimità costituzionale sollevata dal Giudice di pace di Taranto relativamente all'articolo 1193 cod. nav. e con riferimento all'articolo 3 della Costituzione, perché

implicante, a parere del giudicante, una disciplina ingiustificatamente discriminatoria fra situazioni omogenee e comparabili, quali quelle tra unità da diporto e navi da traffico o da pesca. In detta occasione, la Direzione generale per il trasporto marittimo ebbe a osservare che *“non va dimenticato come la nautica da diporto rimanga pur sempre un'attività lusoria disciplinata compiutamente da un corpus iuris autonomo in ossequio alle peculiarità di tale tipo di navigazione rispetto agli altri tipi di navigazione e che, quindi, non abbia alcun senso confrontare il comportamento (navigare senza documenti di bordo) del comandante di un mercantile o di un peschereccio con quello di un diportista, essendo completamente diversi i presupposti dei sistemi normativi collegati ai due tipi di navigazione”*. La Corte Costituzionale, infatti, con or-

dinanza n. 109 del 24 marzo 2004, dichiarò la manifesta infondatezza della questione di legittimità sollevata, respingendo, pertanto, l'ipotesi di una lesione del principio di uguaglianza e argomentando che i due tipi di navigazione non erano tra loro omogenei, essendo completamente diversi sia lo scopo dell'attività, sia la tipologia della navigazione, sia il titolo per la conduzione.

Su queste premesse, la depenalizzazione degli illeciti connessi con le unità da diporto, già avviata nel 2003, ha dato vita nel 2005, con il Codice della nautica da diporto, a un vero e proprio sistema sanzionatorio dedicato alla materia, totalmente depenalizzato e autosufficiente, un sistema che ha escluso definitivamente il rapporto di “sudditanza” con le norme del codice della navigazione. ■

La corvina: poca fama, tante virtù

di Riccardo Zago



Poco conosciuta ma assai degna di nota, sia per la pesca o per la semplice osservazione subacquea sia per il valore in cucina, la corvina è una specie ittica dei no-

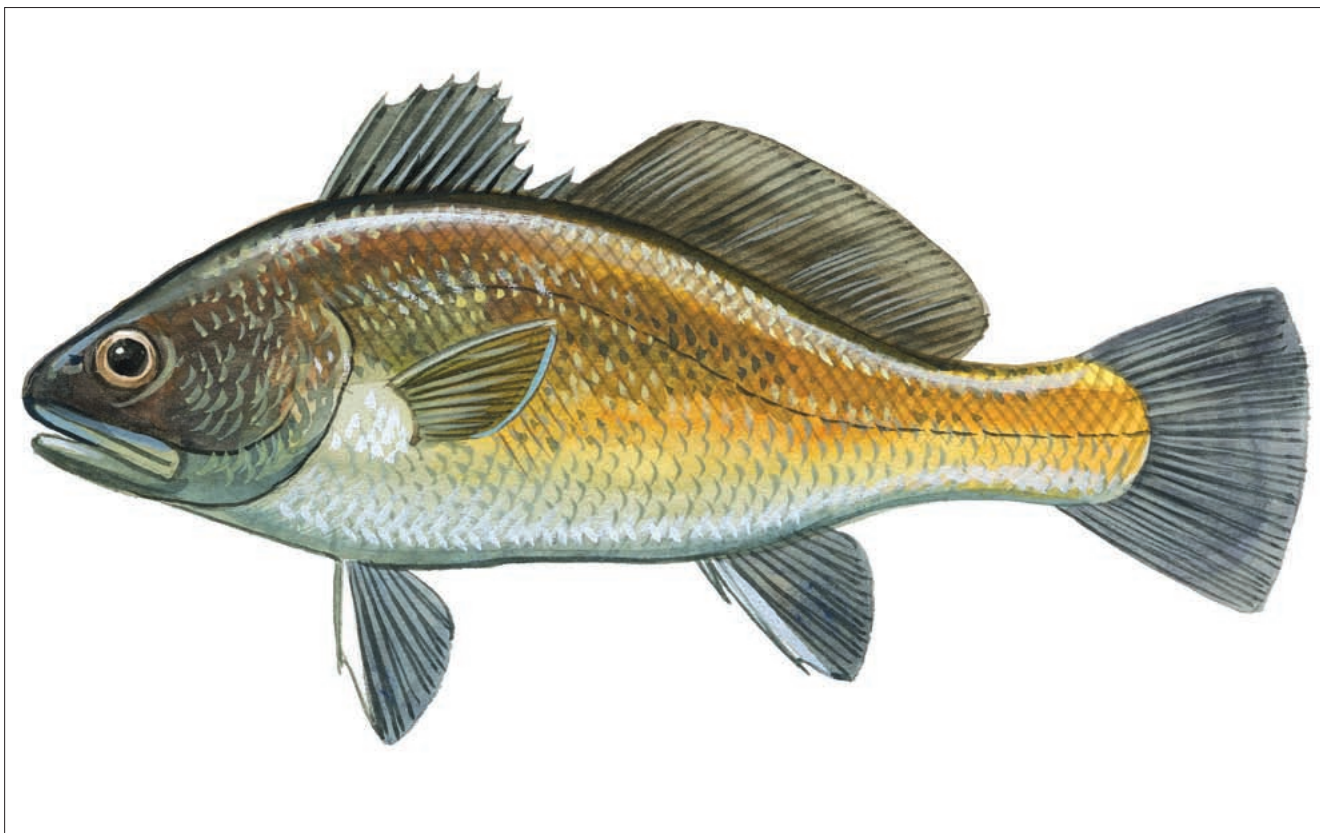
stri mari ormai piuttosto rara, che merita maggiore attenzione e, soprattutto, più articolati interventi di protezione in termini di habitat e regole in relazione al prelievo.

La corvina è un pesce decisamente corpulento e robusto ma ha forme e movimenti sinuosi, oltre che sapore delicato, simile a quello della cernia, con la quale condivide l'habi-



In apertura: Il muso corto e leggermente appuntito di una corvina.

In questa foto: Un branco di corvine nel proprio habitat di scogliere sommerse, dove tende a rintanarsi anche nei periodi invernali.



Un "ritratto" della corvina. (Disegno dell'autore)

tat delle scogliere sommerse. Qui la sua indole sedentaria la porta a non allontanarsi troppo dalla tana. Anche nei periodi invernali, infatti, questa specie non migra ma resta vicino agli scogli, in tane fra le insenature delle rocce che siano accessibili e che permettano alla luce di filtrare, mentre non gradisce gli anfratti stretti e bui, prediligendo spazi più ampi in cui risulti agevole il movimento. Le tecniche della pesca professionale sono svariate e vanno dalle tradizionali reti a strascico fino alla cattura subacquea, piuttosto facile per via dei lenti movimenti di questo pesce. Gli esemplari di taglia maggiore vengono pescati in inverno. In primavera, invece, ai pesci

grossi si aggiungono esemplari di taglia più piccola.

Nonostante le sue importanti qualità e il notevole valore nutrizionale, la corvina non è ancora molto diffusa sulle nostre tavole. Pochi grassi, molte proteine e sali minerali come il potassio, il ferro e il calcio, sono "ingredienti" che rendono unico questo pesce. In cucina, poi, la corvina può essere fatta in mille modi: alla griglia, al cartoccio, al forno, all'acqua pazza, al vino, al sale o accompagnata da sgombro, patate e olive. In ogni caso, tutte le idee sono valide, compresi i piatti dedicati normalmente alla cernia. Con un unico accorgimento riguardante la consistenza della polpa di questo pesce

che, essendo molto delicata e incline a sfaldarsi, richiede particolare attenzione ai tempi di cottura.

Carta d'identità

- Nome scientifico: *Sciaenops ocellatus* (Linneo 1758).

- Nomi comuni: corvina, corfina, corvolaca, corvo di scoglio, locca, cappa nigra, lodolo, curveddu niro, brown meagre (Gran Bretagna), corb commun, corbo, ombrina nera (Francia), corvallo, corvinato (Spagna), skios (Grecia).

- Dimensioni: lunghezza, fino a 70 cm; peso, fino a 5-6 kg.

- Distribuzione: diffusa nel Mediterraneo occidentale, lungo tutte le coste italiane, è presente anche lungo la costa atlantica.



Una corvina nell'ambiente che ama di più, nella penombra della cavità delle rocce, dove stabilisce la sua tana e rimane durante il giorno.

tica orientale, dal Canale della Manica fino alla Sierra Leone.

- Segni particolari: corpo allungato, compresso ai fianchi, con testa appuntita e fronte alta, che discende poi verso il lungo peduncolo caudale disegnando un arco. Al profilo ovale sul dorso fa da contraltare il ventre piatto, mentre le pinne sono arrotondate. La livrea ha un colore di fondo bruno dorato con riflessi argentei metallici, pinne pelviche e pinna anale di colore nero con bordo anteriore bianco. La coda è tendente al giallo con bordo inferiore nero, mentre la pinna dorsale, doppia e molto marcata, è giallastra.

- Chi è: appartenente alla

famiglia dei Scienidi, come l'ombrina alla quale assomiglia, è un pesce osseo dalle abitudini notturne che tende a formare branchi anche molto numerosi, chiamati "voli" per il nuoto sinuoso, sui fondali rocciosi alla ricerca di cibo. Le carni, apprezzate per le caratteristiche organolettiche e nutrizionali, sono assai richieste e ben pagate sul mercato, tanto che nel Mediterraneo la pesca professionale e artigianale eccessiva, soprattutto negli anni Sessanta e Settanta, ha ridotto la popolazione della specie di oltre il 30 per cento nelle ultime tre generazioni, quindi per un periodo corrispondente a circa 36 anni.

- Dove vive: contrariamen-

te all'ombrina, che ama stare sulla sabbia, la corvina è un pesce bentonico che predilige i fondali rocciosi, in particolare se ricchi di anfratti e frammisti a praterie di *Posidonia oceanica*, da pochi metri di profondità fino a 30-40 metri, spingendosi talvolta fino a profondità di quasi 200 metri.

- Cosa mangia: invertebrati e soprattutto crostacei che scova fra le rocce, oltre, naturalmente, piccoli pesci.

- Curiosità: si tratta di un pesce piuttosto sedentario, che non si allontana mai troppo dalla sua tana fra le rocce, lento nei movimenti, anche se curioso e capace di scatti improvvisi in caso di necessità. Gli esemplari maschi producono con i denti faringei un sordo ticchettio, amplificato dalla vescica natatoria, che in questo caso funziona come cassa di risonanza. Le uova vengono deposte generalmente durante il mese di agosto.

- Valori nutrizionali per 100 g: 90 kcal, 18,00 g proteine, 2,04 g lipidi (di cui 0,64 g acidi grassi saturi, 0,72 g acidi grassi monoinsaturi e 0,68 g acidi grassi polinsaturi), 0,90 g carboidrati, 0,02 g sodio. ■

PRESIDENZA NAZIONALE

Premio Letterario Carlo Marincovich

Ha avuto luogo a Roma, presso il circolo Aniene, il 17 giugno, la premiazione dell'11ª edizione del Premio Marincovich che sarebbe dovuta avvenire lo scorso anno ma che, causa pandemia, era stata posticipata.

Carlo Marincovich (Pescara, 27 agosto 1935-Roma, 18 novembre 2008) è stato un giornalista e velista italiano. Giornalista sportivo italiano, esperto di vela, Formula 1 e della Parigi-Dakar delle origini, ha scritto per *Vela e Motore*, *Italia sul mare*, è stato vice direttore di *Nautica* nonché editore e direttore di *Forza 7*. Ha collaborato con *Il Tempo* e con l'ANSA prima di diventare una firma stabile de *la Repubblica*, dove si è occupato prevalentemente di automobilismo. Fu velista di livello agonistico. Iniziò a gareggiare nel 1950 nella classe Jole Olimpica; successivamente fu campione italiano nella Classe Finn. Nel 1962 è stato fra gli ideatori della Viareg-



Il Presidente Donato Marzano, l'amm. Cristiano Bettini e la signora Patrizia Melani Marincovich in un momento della premiazione.

gio-Bastia-Viareggio, la più antica gara offshore italiana. Lui stesso fu pilota negli anni Settanta, vincendo come "navigatore" dell'americano Roger Hanks un Trofeo Napoli. Nel 1972 ideò, con il collega Antonio Soccol, l'Aspronadi (Associazione Progettisti Nautica da Diporto). Nel 1989 l'Ucina (Unione Cantieri Italiani Nautica e Affini) lo ha dichiarato "Pioniere della Nautica". Come giornalista iniziò raccontando per *Il Tempo* le regate veliche delle Olimpiadi del 1960. Passato a *la Repubblica*, seguì l'ingresso italiano nell'élite della vela mondiale: *Azzurra*, *Il Moro di Venezia* e poi *Luna Rossa* e *Mascalzone Latino*

all'America's Cup, prima a Newport, in Australia a Perth, in Nuova Zelanda ad Auckland e poi, con le vittorie di Alinghi, in Spagna a Valencia. Da ricordare sono i suoi articoli in barca con Ambrogio Fogar, i racconti delle regate di Giovanni Soldini, le traversate del Sahara con la Panda 4x4 a metà degli anni Ottanta o il Camel Trophy del 1983, quando la sua Land Rover prese fuoco. In ricordo di questo grande giornalista di mare, è stato istituito un premio letterario che premia i libri e gli articoli più significativi, variamente collegati al mare, usciti nel corso dell'anno precedente. A questa manifestazione che sottoli-

nea l'importanza della cultura del mare e alla quale, quindi, la LNI non poteva far mancare il proprio appoggio, sono sempre stati presenti i personaggi più significativi del mondo dell'editoria del mare, dello sport (Prada ha sempre assicurato un prestigioso premio, realizzato con parti delle varie *Luna Rossa* che si sono succedute nelle varie edizioni di Coppa America) delle Istituzioni, con in testa la Marina Militare.

La Lega Navale Italiana è da anni presente alla manifestazione e ha ripetutamente fornito uno dei premi che vengono assegnati. Quest'anno il Presidente Nazionale ne ha consegnato uno, consistente in un dipinto

del pittore benemerito di Marina Mario Magnatti, all'ammiraglio di squadra (ris) Cristiano Bettini, autore della serie di tre volumi dal titolo *Come progettavano i Velieri, alle origini dell'architettura moderna di navi e yachts*.

L'ammiraglio Marzano ha richiamato i valori a cui la Lega Navale si riferisce, alla sua assiduità a sostegno della cultura del mare e le sue parole sono state più volte richiamate dai vari oratori che si sono succeduti. Fra i giornalisti vincitori va ricordato il nostro collaboratore Giovanni Panella, che ha ricevuto l'ambito riconoscimento per l'articolo "L'economia del... merluzzo" pubblicato sulla nostra Rivista nel numero di marzo-aprile del 2019.

FALCONARA

"Nessuno muore mai se c'è qualcuno che lo ricorda"

Giornata memorabile quella del 2 giugno, una Festa della Repubblica in grande stile, per tutti i Soci della Sezione e per le tante persone e autorità che si sono ritrovate sulla

spiaggia di Villanova a Falconara (AN) in occasione dell'inaugurazione del monumento ai Caduti in mare e all'eroe falconarese della prima guerra mondiale Bruno Santarelli, torpediniere sul *Mas 21* nell'impresa di Premuda del 10 giugno 1918.

La cerimonia ufficiale è stata aperta dalla Santa Messa officiata da monsignor Angelo Spina, arcivescovo di Ancona-Osimo, che ha impartito la benedizione alla grande ancora donata dalla Marina Militare e installata di fronte alla sede della Lega Navale di Falconara. Fra le autorità presenti sono intervenuti Stefania Signorini, sindaco del Comune di Falconara, Dino Latini, presidente del Consiglio Regionale Marche, il contrammiraglio Enrico Moretti, Direttore Marittimo di Ancona, il consigliere Carlo Ciccioli in rappresentanza del presidente della Regione Marche, Andrea Storoni, vicepresidente della Provincia di Ancona, e Marisa Carnevali, presidente della Fondazione Ospedali Riuniti di Ancona. Hanno partecipato, inoltre, il contrammiraglio Andrea Fazioli, Delegato Regionale LNI per

l'Adriatico Centrale, il cav. Ivo Emiliani, direttore del Centro Culturale per le Scienze e la Formazione nautica della Lega Navale, e il capitano di vascello Cesare Montesi, delegato regionale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, insieme a una folta rappresentanza delle Forze Armate e delle Associazioni Combatentistiche e d'Arma.

Particolarmente significativa, infine, la presenza della Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori, rappresentata da Rosa Brunori e Anna Maria delle Cave, rispettivamente Presidente LILT Marche e referente nazionale Squadre Dragon Boat della LILT. A fare gli onori di casa, il presidente della Sezione LNI di Falconara, Daniele Montali, che nell'occasione ha ringraziato tutti coloro che si sono adoperati

per la realizzazione di questa importante giornata e ha sottolineato: «Un ringraziamento particolare alla Marina Militare per la donazione dell'ancora e ai tanti soci della nostra Sezione per aver partecipato al suo restauro e alla costruzione del monumento, un simbolo di memoria che vuole guardare alle future generazioni perché, come scriveva Ugo Foscolo, nessuno muore mai se c'è qualcuno che lo ricorda».

«Si tratta di un doveroso omaggio alle vittime del mare» – ha commentato il sindaco Stefania Signorini – «in una città che ha vissuto dei prodotti della pesca e del turismo marittimo. L'iniziativa rappresenta una rivalutazione del territorio, perché il monumento ai caduti in mare diventerà il simbolo di questo tratto di spiaggia. Apprezzo lo sforzo della Lega Navale e delle altre associazioni



Il monumento ai Caduti del Mare inaugurato a Villanova di Falconara Marittima dalla Lega Navale Italiana il 2 giugno.

che si sono unite e hanno collaborato alla riuscita di questo progetto, che ho fortemente appoggiato, tanto che il Comune si è attivato con la Marina Militare per ottenere le ancore dismesse».

All'iniziativa hanno infatti collaborato, oltre al Comune di Falconara, anche l'Agesci Falconara 3, la Società Nazionale di Salvamento, l'Associazione Jolly Sport, l'Associazione Pesca Sportiva Villanova, tutte associazioni con sede all'ex Tiro a Volo.

A concludere la manifestazione nel tardo pomeriggio, il lancio in mare della corona d'alloro da parte della prima squadra marchigiana "A Dragon for Life". «Grande commozione, ma anche tanta forza e coraggio nelle braccia, quando in mare tutte insieme abbiamo preso il largo sul nostro Dragon Boat, scortate dalla motovedetta della Capitaneria di Porto, e abbiamo lanciato una corona d'alloro in memoria di tutti i caduti del mare e per onorare Bruno Santarelli, il giovane eroe della Prima Guerra Mondiale. Un'emozione che resterà per sempre nei nostri cuori. Siamo davvero onorate di fare parte della grande famiglia della Lega Navale di Falconara». Così hanno raccontato le Drago-

nesse. «La nostra squadra è composta da oltre trenta dragonesse» – ha dichiarato Ivonne Rispiagliati, capitana della squadra "A Dragon for Life" – «tutte iscritte alla Lega Navale di Falconara. Per questo, a nome di tutte le Dragonesse, colgo l'occasione per ringraziare il Presidente Montali per averci fatto partecipare attivamente al progetto e alla cerimonia di inaugurazione. Un grande onore per noi portare la Bandiera d'Italia insieme ai marinai che l'hanno issata e che ora sventola sopra il monumento. Quando abbiamo gettato in acqua la corona in onore di tutti i caduti in mare, con una grande emozione, il pensiero è andato inevitabilmente anche a tutte le nostre dragonesse che non ce l'hanno fatta a vincere la battaglia per la vita, ma che continuano ad essere con noi ogni volta che salpiamo con il nostro Dragon Boat».

La squadra delle Dragonesse "A Dragon for Life", composta da donne operate di tumore al seno e da supporter, è nata nel 2018 grazie a un progetto della Clinica Oncologica e della Fondazione Ospedali Riuniti di Ancona Onlus, in collaborazione con la Sezione della Lega Navale di Falconara Marittima. Si

allenano in mare con l'imbarcazione Dragon Boat, la canoa a forma di drago di proprietà della Lega Navale di Falconara, lunga 13 m e con un equipaggio composto da 20 rematori, un timoniere e un tamburino, utilizzata sia a titolo sportivo, sia a livello amatoriale e impiegata come riabilitazione alternativa dalle donne operate al seno.

di Cinzia Castignani

CHIAVARI E LAVAGNA

Un varo di buoni auspici e due anni di impegno per il progetto "Incontro alla persona"

La benedizione e il varo di Theta e Iota Aurigae – così si chiamano le nuove imbarcazioni Hansa 303 del "Polo Vela e Voga per tutti" – hanno regalato con le loro vele colorate un pomeriggio di sole ai tanti appassionati di mare e addetti ai lavori. Federico Bianchi, presidente LNI Chiavari-Lavagna, ha aperto la manifestazione del 30 aprile esprimendo la propria soddisfazione per il raggiungimento di questo nuovo obiet-

tivo grazie agli sforzi di tutti i rappresentanti della sezione. Il sindaco di Chiavari, Marco di Capua, ha menzionato la sezione territoriale della LNI come un'associazione sempre attenta all'ambiente e al sociale che con le sue numerose attività contribuisce allo sviluppo del Porto e al supporto e mantenimento della Bandiera Blu, riconoscimento che Marina Chiavari, uno tra i pochi porti ancora comunali, detiene ininterrottamente dal 1987. Umberto Verna, consigliere allo Sport LNI e coordinatore del Polo Vela e Voga ringrazia i soci e gli atleti per il loro impegno ricordando quanto siano importanti i mezzi ma soprattutto le persone, da sempre al centro dei valori della Lega Navale. La flotta Hansa 303, con le imbarcazioni native dell'Australia dalle vele colorate che i chiavaresi ammirano da tempo nelle loro acque, nel giro di tre anni è diventata la flotta più rilevante non solo del Tigullio ma di tutta la Lega Navale, che dodici anni fa ha investito in cinque barche date in utilizzo a tutte le sedi italiane che ne facevano richiesta. La Liguria è da sempre protagonista nella



Le imbarcazioni Hansa 303 *Iota Aurigae* (arancione) e *Theta* (gialla), donate al Polo Vela e Voga della LNI Chiavari-Lavagna.

nautica sociale grazie anche a Chiavari che risponde all'appello. Sono stati presenti, fra le altre istituzioni, il vicepresidente di Marina Chiavari Germano Tabaroni, Gaetano Cuozzo, presidente del CIP (Comitato Italiano Paralimpico), che ha fotografato l'importanza degli sport all'aria aperta e della necessità che essi siano sempre più accessibili e frequentati. Solo una minima parte, infatti, degli oltre cinquecento allievi disabili nelle scuole pratica attività sportiva.

Theta e *Iota Aurigae*, nate per avvicinare al mare i diversamente abili e regalare loro momenti di libertà, sono imbarcazioni con le quali non solo si allenano i soci e gli atleti paralimpici della sezione della Lega

Navale (prossimo impegno Mondiale 2021 della Classe Paralimpica a Palermo) ma veri e propri strumenti di inclusione sociale grazie al progetto "Incontro alla persona", promosso dal CIP e finanziato dalla Regione Liguria, un progetto rivolto alle categorie fragili protette, in cui hanno creduto molte persone che per i prossimi due anni saranno impegnate nel seguire tutti coloro che desiderano provare gli sport in acqua e su terra. "Un amore comune per il mare, la solidarietà e tanta voglia di riprendere a vivere davvero", così Adele Mariani, per ITAS Mutua e Assilivante, ha spiegato le ragioni della donazione dell'*Hansa 303 Iota Aurigae* arancio al Polo Vela e Voga della LNI

Chiavari-Lavagna. Presenti all'evento: la Locamare di Chiavari con il 2° capo Francesco Rossi e il Comune di 2ª classe Daniele Cipriano, Carlo Folco, in rappresentanza di ANGSA Liguria (Associazione Nazionale Genitori Soggetti Autismo), la ANPI, con Roberto Kasman e la biologa Elena Paltrinieri, nuova figura di accompagnatore di turismo marino, il presidente dello Yacht Club Chiavari Roberto Bosè, Enrica Bertini, già consigliera di sezione della Lega Navale.

Lega Navale Italiana e turismo marino

Mare perfetto ed equipaggio straordinario: così la LNI Chiavari-Lavagna collabora con l'Accademia del Turismo di Lavagna nella formazione della nuova figura professionale di "accompagnatore di turismo marino", un percorso finanziato da Regione Liguria.

Che la Lega Navale promuovesse da sempre la cultura del mare e la formazione professionale non è certo una novità. Ma la sezione ha contribuito attivamente, con lezioni teoriche e pratiche ed

esame finale in mare, alla specializzazione di giovani laureati in biologia che, dopo 400 ore formative, hanno ricevuto a maggio 2021 la qualifica di accompagnatore di turismo marino. "Una figura importantissima, innovativa e di caratura europea", sottolinea la dott.ssa Monica Corte, consigliera di sezione alla Cultura e Comunicazione e ambasciatrice Pelagos dal 2016. La nuova figura avrà il compito di illustrare non solo ciò che offre la Liguria nella promozione del territorio e del mare ma di accompagnare ogni persona, o gruppo di persone, in un percorso di consapevolezza turistica esperienziale, fornendo al contempo informazioni accurate e scientifiche sulle diverse specie marine, gli aspetti ambientali ed eco-faunistici e sull'osservazione dei mammiferi che popolano il Santuario Pelagos, grazie anche alle tecniche corrette di avvistamento da natante.

La LNI è un'amica che ti fa conoscere il mare e anche in questo percorso formativo la disponibilità e la professionalità dei soci e del Consigliere allo Sport Umberto Verna hanno fatto la differen-



La docente dell'Accademia del Turismo di Lavagna in navigazione con i suoi studenti e l'atleta Eleonora Ferroni, medaglia d'argento al Campionato Italiano di Palermo 2019, ammirano le bellezze costiere di Chiavari, capitale del Tigullio. (Photo Credits Semino per Accademia del Turismo e LNI)

za, tanto che i giovani studenti Cristina Romeo, Elena Paltrinieri, Nicola Brignole hanno voluto regalarci le loro emozioni:

“23 aprile 2021, una data che non scorderemo facilmente. È stato il giorno che ha visto la concretizzazione del nostro progetto, realizzato nell'ambito del Project work conclusivo del corso per accompagnatore di turismo marino realizzato da Accademia del Turismo e promosso dalla Regione Liguria. Un progetto nel quale abbiamo creduto molto e durante il quale abbiamo avuto la fortuna di incontrare persone speciali che hanno deciso di credere con noi. Così, tra mare perfetto ed equipaggio straordinario, si è realizzata una bellissima esperienza: parlare del mare, della sua bio-

diversità e del nostro bellissimo territorio. Un ringraziamento speciale va al nostro fantastico comandante, nonché professore, Umberto, a Eleonora e a tutta la Sezione. Grazie per averci dato la possibilità di fare quello che amiamo. E come potremmo dimenticarci di *Archibald*? Grazie per averci accompagnati in questo splendido viaggio che ci porteremo sempre nel cuore”.

Alla formazione professionale hanno collaborato anche Area Marina di Portofino, Portofino Outdoor, Cooperativa Ziguele, Consorzio Battellieri del Tigullio e singoli professionisti tra cui biologi, skipper, guide e accompagnatori turistici, imprenditori del territorio. Gli studenti, nell'ambito del percorso formativo,

hanno lavorato a tre project work differenti: la sostenibilità, lo sport e la disabilità. Tutti argomenti che la Lega Navale Italiana porta avanti da anni con ottimi risultati!

LIVORNO

Trofeo LNI classe J24

Il Trofeo LNI della Classe J 24, previsto per i giorni 1° e 2 maggio e organizzato dalla Sezione, ha siglato la chiusura dell'importante evento velico. Le pesanti condizioni meteorologiche (oltre 35 nodi da SW) hanno impedito lo svolgimento delle prove del secondo giorno di regata e il Trofeo è stato assegnato sul risultato

delle 3 regate disputate il 1° maggio.

A scendere in acqua, 13 barche, tra cui 6 armate dalla Marina Militare, che così ha confermato il prodigioso sforzo partecipativo già evidenziato nella regata delle Vele d'Epoca (anche questa organizzata dalla Sezione insieme allo Yacht Club Cala de' Medici) e nella RAN, regata della Accademia Navale (ben 630 miglia). A precedere le regate della Classe J 24 la commovente cerimonia in commemorazione di Fabio Apollonio, presidente della Classe, recentemente scomparso. Tutte le imbarcazioni si sono radunate intorno alla barca del Comitato e nel corso del minuto di silenzio, preannunciato dai fischi d'onore



Consegna del Trofeo della Classe J 24 a *La Superba* - ITA 416 (Marina Militare) alla presenza dell'amm. div. Flavio Biaggi, comandante dell'Accademia Navale.

scanditi dal nostromo dell'Accademia Navale, è stata lanciata in mare una corona di fiori.

Tre le prove disputate con un SE variabile tra i 10 ed i 18 nodi. Tutte sono state vinte da *La Superba* - ITA 416 (MM), che si è quindi aggiudicata il Trofeo, rispettando una lunga tradizione. Purtroppo nessun socio LNI era fra gli equipaggi impegnati. La premiazione, si è svolta sul piazzale della Sezione alla presenza dell'amm. div. Flavio Biaggi, comandante dell'Accademia Navale, di cui quest'anno ricorre il 140° anniversario. Questa edizione dell'evento sportivo ha dimostrato la caparbia volontà di ripresa della città, delle istituzioni e dei Circoli Velici e vuole essere il terreno su cui sedimentare il successo delle future edizioni.

REGGIO CALABRIA SUD

Campagna cetacei

La Sezione Reggio Calabria Sud a maggio ha avviato la prima campagna di monitoraggio dei cetacei, che

in questo periodo attraversano lo Stretto di Messina in direzione sud-nord per raggiungere i mari del Nord in cerca di krill. La campagna di avvistamento, che proseguirà durante l'estate, è basata sulle linee guida dettate dall'ISPRA (Ist. Superiore per la Ricerca e Protezione Ambientale) ed è condotta a bordo dell'imbarcazione di Sezione *Vento del Sud* con l'ausilio degli Scout Nautici del Gruppo Stella Polare di Reggio Calabria, Soci della Sezione, in qualità di equipaggio e "cacciatori di

balene". Nessun avvistamento nella prima uscita ma si spera nella fortuna dello scorso anno quando, nell'ambito di altro Progetto col Dipartimento Giustizia Minorile della Calabria, a settembre, si è avvistata una balenottera comune al traverso del Porto di Bagnara Calabria, a circa 0,25 miglia dalla costa e a non più di 50 metri dalla nostra imbarcazione. I risultati del monitoraggio, a fine campagna, verranno divulgati attraverso una pubblicazione alla quale la Sezione sta già lavorando.



I ragazzi del Gruppo Scout nautici Stella Polare alla loro prima uscita il 1° maggio.

La LNI alla Giornata Mondiale per l'Ambiente

Nella giornata del 5 giugno scorso, la nostra Sezione ha partecipato con la propria imbarcazione *Vento del Sud* alle attività messe in campo con la collaborazione di diverse associazioni sulle due sponde dello Stretto di Messina, finalizzate alla pulizia di vari tratti di litorale dai rifiuti presenti, con oltre trecento volontari tra Reggio Calabria e Messina, nell'ambito dell'iniziativa "Tempo d'Ambiente", organizzata dal giornale online *Tempostretto*. A bordo: il consigliere di Sezione Fulvio Messina, Elisabetta Marcianò, artista reggina e curatrice di diverse mostre, oltre che coorganizzatrice dell'evento e giornalista per l'occasione, Silvia Santoli, biologa marina dell'Associazione Deep Seas e un operatore video. L'evento è stato trasmesso in diretta live dal giornale online *Tempostretto.it*. Sulla sponda reggina Elisabetta Marcianò, Silvia Santoli e l'operatore video hanno effettuato tre tappe a terra, nei siti interessati dagli interventi (Gallico, Par-

co lineare Sud e Bocale II), per realizzare interviste ai protagonisti di questa giornata ecologica. La spiaggia di Bocale II è stata anche oggetto di una interessante esposizione di Silvia Santoli (Deep Seas) e Antonella Mascetti (CABS) circa la necessità di tutelare il Giglio di mare e la nidificazione del Fratino minore. Al Parco lineare Sud, invece, una serie di installazioni di vari artisti con opere a tema marinaro.

Cogliamo l'occasione per chiarire a tutti, giovani e meno giovani che, a fronte delle lodevoli decine di giornate a tutela dell'Ambiente promosse in Italia e nel mondo, che sicuramente contribuiscono a mantenere alta l'attenzione sul tema, la verità è che non esiste un problema "Mediterraneo", un problema "Oceani", un problema "Mare" e così via, ma esiste solo un unico grande problema, legato all'unico vero ecosistema che è la "Terra". L'inquinamento del mare e delle coste, ad esempio, che per loro natura sono a valle delle terre emerse, è solo l'ultimo anello di una lunga catena inquinante che parte dalle montagne, con le diverse discariche abusive spesso pre-



Un quadro realizzato dai volontari al Parco lineare Sud di Reggio Calabria come esempio di "plastica creativa".

senti nei torrenti, che prosegue nei campi coltivati, con un uso sempre più massiccio di fertilizzanti e anti-parassitari di origine sintetica (la cui aliquota in eccesso, inevitabilmente, raggiungerà i corsi d'acqua e quindi il mare), che finisce con i depuratori delle nostre città, spesso malfunzionanti, vetusti o sottodimensionati, con conseguente sversamento a mare di liquami non trattati (depuratori peraltro spesso assenti nei paesi più piccoli e/o di montagna), per non parlare degli scarichi abusivi di abitazioni e/o attività produttive tutt'oggi lungi dall'essere spariti.

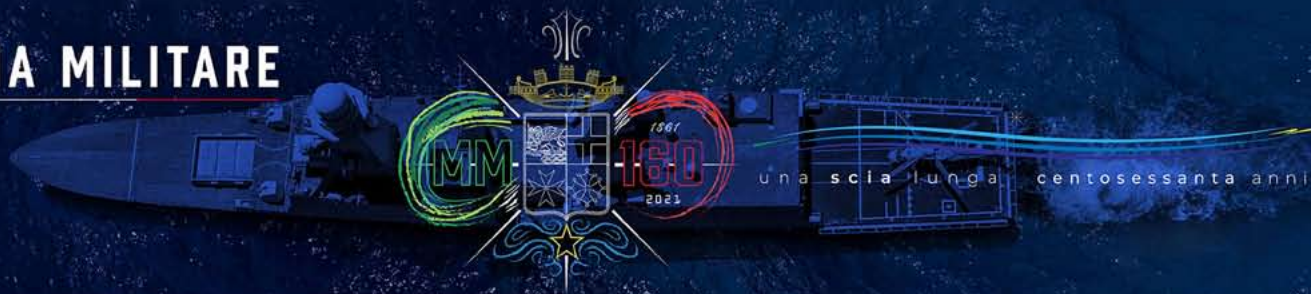
Quindi, non possiamo pensare di risolvere il problema dell'inquinamento costiero e marino con sporadici interventi di pulizia poiché, così facendo,

saremmo fermi, mentalmente, agli anni '70. Interventi, peraltro, che riguardano solo qualche centinaio di metri di costa e che, pur portando alla raccolta di diversi quintali di rifiuti in poche ore, hanno una valenza più che altro simbolica e certamente non risolutiva in una Penisola, come quella italiana, che di coste ne conta circa 5500 chilometri. (Siamo invece convinti che queste manifestazioni, pur con il loro valore essenzialmente simbolico, conservino una estrema valenza in quanto mantengono viva l'attenzione sulla problematica e contribuiscono ad una corretta educazione ecologica delle nuove generazioni. N.d.R.)

Da ultimo, si evidenzia come non si possa assolutamente addossare la colpa di

tutti i mali ambientali alle sole "plastiche", che peraltro sono ad oggi assolutamente insostituibili in tutti i campi della nostra vita: dai mezzi di trasporto, agli imballaggi alimentari e non, all'arredamento, ai dispositivi biomedici quali protesi e cuori artificiali, all'abbigliamento tecnico per le Forze dell'Ordine, per i Soccorritori, per lo sport, per la vita di tutti i giorni. Il problema non sono le plastiche in sé, ma il destino che avranno alla fine del loro ciclo di vita. Se, come spesso accade, pur differenziando correttamente i rifiuti a casa, questi vengono poi raccolti in maniera indifferenziata e smaltiti in discarica per l'inerzia e incapacità di alcune amministrazioni comunali è chiaro che di lì a poco avremo un problema: microplastiche nelle acque superficiali e sotterranee, nei terreni e, in ultimo, anche a mare e nelle spiagge. Se a ciò aggiungiamo anche la maleducazione di alcuni utenti del mare (e anche della terraferma), atavicamente avvezzi all'abbandono dei rifiuti, allora il danno risulterà abbondantemente amplificato e difficilmente recuperabile.

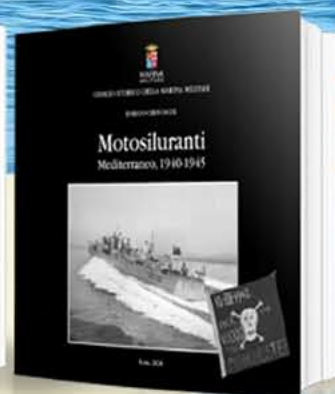
MARINA MILITARE



LA MARINA SBARCA SU AMAZON

visita il nuovo store MM, troverai nuovi prodotti editoriali,
libri di attualità, storia navale e cultura marittima

Acquista su amazon.it/marinamilitare



Usa il QR CODE
per visitare
lo store MM

www.marina.difesa.it



