

Il fianco di un canyon che si inoltra in una prateria di posidonie (vedi articolo a pag. 31)

Anno CXXI - n. 9-10
settembre-ottobre 2018

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redazione
Franco Maria Puddu

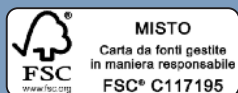
Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203-fax 06 809159205
www.leganavale.it
e-mail: redazione.rivista@leganavale.it

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

Stilgrafica srl
Via Ignazio Pettinengo, 31/33
00159 Roma - tel. 06 43588200
www.stilgrafica.com
e-mail: info@stilgrafica.com
Iscrizione R.O.C. n. 9378



La rivista 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 settembre 2018

Sommario

Editoriale

Paolo Bembo

3

- Sono davvero scomparsi?
di Franco Maria Puddu

4

- Chio
L'isola del mastice
di Giovanni Panella

12

- Ricordi di Folco Quilici
di Enrico Cernuschi

20

- Bussando ai porti
di Roberto Petrucci

24

Recensioni e segnalazioni 29

Ambiente

- Posidonia oceanica:
alga o pianta?
di Maria Sveva Sciuto

31

Sub

- Ambienti
per le immersioni (22^a parte)
di Alberico Barbato

34



La voce del diportista

- Motori ad iniezione
e patenti nautiche
di Aniello Raiola

37

Corso di pesca

- Se la barca... non ce l'ho
di Riccardo Zago

38

Vita della Lega Navale Italiana

41

A centro rivista, la quinta puntata
del fumetto "Una storia della Marina"

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

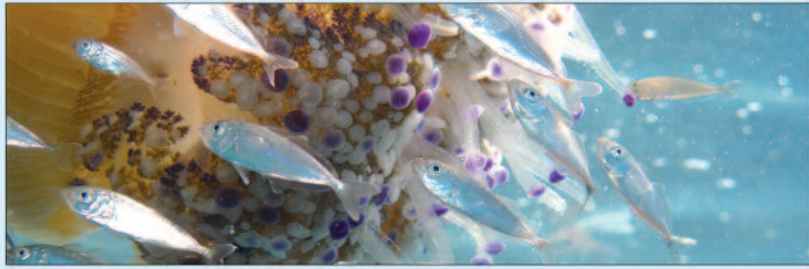
Centralino Presidenza Nazionale: 06.80915901-02-03

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

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

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

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE



LEGA NAVALE ITALIANA

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



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



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

Molti di noi, quest'estate, sono già stati al mare; per altri la pausa, sempre al mare, è imminente; altri ancora stanno già pensando di interrompere i mesi grigi dell'autunno/inverno con una puntata verso i mari tropicali che consenta loro di continuare a confrontarsi con l'oggetto della propria passione primaria: sempre il mare!

Tutto molto bello e anche logico per la maggior parte dei soci della Lega Navale Italiana. Senza volere buttare acqua sul fuoco dell'entusiasmo del sodalizio, però, è bene ricordare che il Mare, a cui, si dice, è bene dare del Lei – ed è vero! – va rispettato. Non può essere avvicinato con troppa leggerezza perché fra le incognite che presenta ci sono concrete fonti di pericolo che sempre presenti, non esitano a manifestarsi, soprattutto nei confronti dei più sprovveduti.

Questo è bene non dimenticarlo mai. È un concetto lapalissiano ma che molti tendono a dimenticare troppo in fretta, a metterlo in cantina insieme a maschera e pinne, al termine di una stagione casualmente fortunata e, allo stesso tempo, non sono pronti a rimetterlo al centro della propria attenzione alla riapertura della stagione o in occasione di eventuali attività invernali.

Qualcuno disse che "in mare non esistono stazioni di servizio" ed è così; quando si manifesta un problema, qualsiasi tipo di problema, esso va affrontato e risolto con le risorse disponibili: risorse materiali ma anche risorse di conoscenze.

Se ci troviamo a guidare un'auto lungo una strada di campagna e abbiamo un problema tecnico che ci lascia in panne, di solito si tratta solo di una seccatura, non di un problema insormontabile; basterà telefonare al soccorso stradale ed attendere pazientemente l'intervento di chi o ci rimetterà su strada o trainerà l'auto alla più vicina officina che si occuperà della riparazione. In mare, la situazione è diversa; non è detto che i soccorsi siano facilmente raggiungibili, né disponibili, né, soprattutto, che possano intervenire con la necessaria tempestività. E allora? In questi casi dobbiamo fare affidamento immediato su noi stessi, sulle attrezzature che abbiamo con noi e sulle esperienze che abbiamo maturato.

Un rapido esempio: tanti anni fa, ero in regata con la mia barca al largo dell'isola del Tino, nei pressi di La Spezia; all'improvviso una delle barche contro cui ero in competizione, ha rotto una sartia; a quel punto ha dovuto ammainare le vele ma il motore ausiliario non è partito...; gli scogli, resi più temibili da un mare ben formato, erano abbastanza vicini; la barca ha lanciato una richiesta d'aiuto sul canale 16 e tale richiesta è stata raccolta dalla Capitaneria di porto che però distava diverse miglia...; in quell'occasione c'era poco da esitare: ero il più vicino alla barca in difficoltà per cui, senza pensarci un attimo, ho interrotto la regata e, messo in moto il mio entrobordo, sono andato a prenderla a rimorchio prima che si sfasciasse sulle rocce. La vicenda si è conclusa positivamente per via di questo intervento.

Ora, è pur vero che l'inconveniente si può sempre verificare, però una cura maniacale delle nostre dotazioni può limitare il numero di tali inconvenienti: un controllo accurato dei maniglioni (in ordine, puliti e con la coppiglia a posto) evita molti dei problemi con le sartie; un controllo e una manutenzione continui del motore potrebbe evitare che esso ci tradisca nel momento meno opportuno... ecc. ecc..

Si potrebbe andare avanti a lungo nell'elencare le buone pratiche ma a tale proposito esiste una vasta letteratura che invito a fare propria. E poi – e su questo mai le raccomandazioni saranno sufficienti – investiamo su noi stessi, imparando quanto più possibile su come fare fronte alle situazioni più varie: non sarà tempo buttato e a volte farà la differenza tra una bella vacanza ed una mezza tragedia. Per non parlare delle volte in cui potremo mettere a disposizione degli altri questo nostro sapere.

Ora che la stagione volge al termine per molti di noi, facciamo mente locale su questi concetti. A bocce ferme è il momento più idoneo per farlo. Pensiamo, studiamo, prepariamoci.... La prossima volta che usciremo in barca saremo sicuramente più "fortunati"....

Paolo Bembo

Sono davvero scomparsi?

di Franco Maria Puddu



L'uomo, si sa, naviga da che la memoria esiste: il fatto che sia stata "inventata" la piroga monossile (un tronco di legno scavato e governabile) prima della ruota ne è una prova. Da quella primitiva barca, nacque la nave, si svilupparono i primi spostamenti per mare, i primi commerci, i primi rapporti tra popoli tanto distanti tra loro che mantenerli via terra sarebbe stato quanto meno problematico.

Naturalmente, con questi commerci nacquero anche le prime guerre sul mare e, collateralmente a queste, venne alla ribalta tutta una serie di personaggi, e, ancora, di seguaci di questi, le cui gesta hanno costituito una parte sostanziosa della storia del mare: pirati, corsari, bucanieri e altro ancora. I primi, neanche a dirlo, furono i pirati: sulla base

*Non parliamo
dei delinquenti che oggi
pirateggiano nel Mar
Rosso e nell'Oceano
Indiano, ma di quelle
affascinanti
e controverse figure
che hanno scritto
pagine grandi e terribili
della mariniera*

della giornata di un pescatore, ma esistevano anche quelli che andavano a caccia di prede più remunerative, per non parlare dei più esigenti, che fermavano le navi per controllare se fra i trasportati, cosa frequente, vi fossero persone di censo, per rapirle e poi rilasciarle dietro lauto riscatto, come accadde a Giulio Cesare.



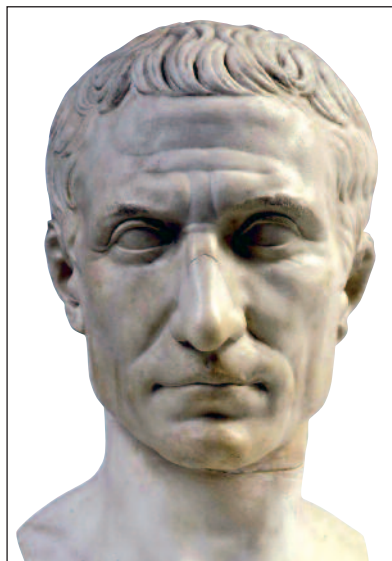
"Subito da una nave dai bei fianchi, velocemente apparvero pirati sul mare di colore scuro: erano Tirreni. Li guidava un cattivo destino ..." dice così l'"Inno a Dioniso", attribuito ad Omero; l'immagine della nave etrusca è tratta da un vaso

I pirati

Con l'andare dei secoli, poi, i pirati si evolsero, divennero più capaci, forti, in grado di effettuare delle vere e proprie operazioni navali o di fondare piccole colonie, ma rimasero sempre quello che erano stati sin dal principio: dei banditi, la schiuma del mare, con buona pace di quanti, come Emilio Salgari, tenteranno di dare una certa epicità alla figura di alcuni di loro.

Erano strani personaggi che davano vita a utopistiche società con spunti di democrazia e di anarchia, comunque certamente più vivibili di quelli che regolavano la vita sulle navi militari e mercantili. Alcuni di essi raggiunsero una certa fama, come Edward Teach, detto "Barbanera", Francesco Nau, detto "l'Olonese", Henry Morgan, pirata e corsaro, Jean Lafitte e altri ancora.

Ma per i pirati non esistevano prospettive se non morire in battaglia, in una rissa o finire impiccati alla varea di un pennone della nave da guerra che li aveva catturati; qualcuno tuttavia riuscì a "raggiungere la pensione" scomparendo nel nulla. Esisteva infatti una regola secondo la quale se i membri di un equipaggio riuscivano ad accumulare tutti una certa somma a testa, pote-



Nel 74 a.C., Gaio Giulio Cesare (nell'immagine un suo busto marmoreo esposto a Roma, ai Musei Vaticani) venne rapito da pirati che lo portarono sull'isola greca di Farmacussa, una delle Sporadi meridionali a sud di Mileto, liberandolo dopo più di un mese dietro un riscatto di cinquanta talenti. In apertura, la figura di un bucaniere tratta dal *Book of Pirates* di Howard Pyle (1853-1911)

vano liberamente sciogliersi, e alle volte avvenne. Tutto sommato non ci dispiace ricordarlo.

Oggi, gli ultimi eredi dei pirati si trovano tra le popolazioni del Corno d'Africa o dell'Oceano Indiano, miserabili straccioni che sequestrano navi, trafficano droga e armi, tentando ogni tanto di dare ai loro atti, ma senza mai riuscirci, motivazioni politiche o religiose.

I corsari

Per questi fortunati pendagli da forza del passato, alle volte si venivano a creare situazioni anomale per le quali uno o più di questi pirati (quali erano), se non addirittura una loro piccola colonia insediata in qualche isoletta, si trovavano a contrastare, per scelta, per convenienza o per collocazione geografica rispetto alle rotte commerciali, solo le navi spagnole, francesi o inglesi.

Visto l'andamento delle vicende navali, nelle quali primeggiavano, rivaleggiando fra loro, appunto le

SAINT-MALO, CITTÀ CORSARA

Saint-Malo è una bella città balneare della Bretagna situata nel nord della Francia, che conta circa cinquantamila abitanti, ed è una delle più ambite mete turistiche della regione; oggi, oltr'alpe, viene considerata la capitale della vela.

Il suo nome deriva da quello di un monaco inglese, Mac Low, che sbarcò in Francia nel sesto secolo per evangelizzare la regione, e diventò in seguito vescovo di Aleth, città poi distrutta nel sesto secolo, e sulle cui rovine venne fondata, nel dodicesimo secolo, Saint Malo.

Successivamente, durante i conflitti con l'Inghilterra, la cittadella, fortificata su progetto del celebre architetto militare Vauban, ebbe un forte sviluppo economico come città corsara, a tal punto che ancora oggi sui suoi spalti è presente la statua del corsaro Robert Surcouf, che indica con un dito l'Inghilterra, il grande nemico.

All'epoca, quanti intraprendevano la guerra di corsa, possedevano dei documenti ufficiali che legalizzavano la loro attività nel rispetto di un



preciso regolamento di guerra, al punto che la totale protezione del Re di Francia meritò all'intera città la qualifica di città corsara, e molti dei suoi comandanti, impegnati contro l'Inghilterra ma non solo, se ricordiamo che uno di loro, Jacques Cartier, navigando verso la Cina, scoprì casualmente il Canada prendendone possesso in nome del Re di Francia, terminarono la carriera navale come ammiragli nella Marina Reale.

La statua del corsaro Surcouf fa ancora la guardia alla città di Saint-Malo, in Francia



Nell'immagine, "La cattura del pirata Barbarossa nel 1718", olio su tela del 1920 di Jean Leon Gerome Ferris; catturato dopo una serrata caccia dal tenente di vascello Maynard, prima di essere ucciso, il pirata ricevette venti colpi di arma da taglio e cinque da fuoco

marine spagnola, francese e inglese, sia alla Corona di Spagna che a quella di Francia e a quella Britannica, venne perciò in mente di sfruttare queste situazioni, stipulando momentanee alleanze con questi pirati per sfruttarli secondo il proprio vantaggio. Concedevano quindi loro una lettera o patente di corsa che li dichiarava alleati della Corona, con la

quale contraevano un obbligo; tale patente consentiva loro di battere bandiera della nazione che l'aveva concessa. Dovevano, naturalmente, combattere, affondare o catturare solo le navi avversarie del loro sponsor, consegnando a questi una parte del bottino; in cambio, potevano avere vari vantaggi, ma quello che contava era il riconoscimento di alleato.

Da pirati continuavano a vestire, come pirati continuavano a combattere e a predare, ma adesso veniva riconosciuto loro uno status che, in caso di cattura, ne faceva normali prigionieri di guerra, sottraendoli all'altrimenti inevitabile ballo al vento, appesi ad un pennone.

Furono corsari famosi gli inglesi Francis Drake ed Henry Morgan, lo spagnolo Amaro Pargo, molti francesi della città bretone di Saint-Malo come René Duguay-Trouin o Robert Surcouf.

In Italia, ricordiamo i genovesi Giuseppe Bavastro e Andrea Doria, e anche, in piccolo, Giuseppe Garibaldi che in Sudamerica praticò la "guerra di corsa",

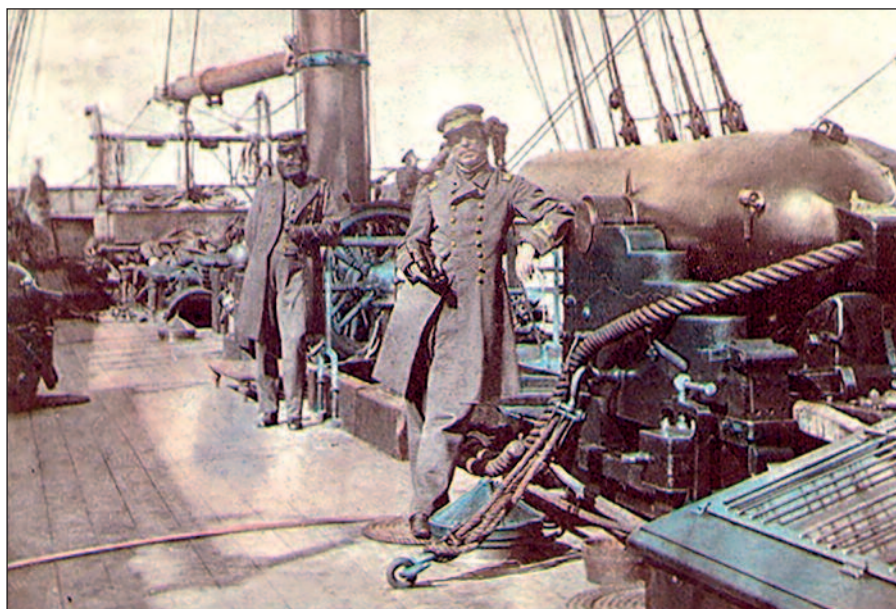
con una lettera patente della Repubblica del Rio Grande.

Ma nonostante le loro prerogative di mercenari, i corsari non erano certo degli stinchi di santo, perché se era il caso, e la tentazione, si sa, fa l'uomo ladro, tornavano ad essere pirati per una preda che non avrebbero dovuto toccare, per poi riconvertirsi in corsari.

Questa ed altre spiacevoli tendenze fecero sì che i favori nei loro confronti scemassero quasi di colpo, e l'emissione di lettere di corsa venne vietata dapprima con il trattato di Utrecht del 1713, che però fu scarsamente preso in considerazione da tutti, poi con il Trattato di Parigi, firmato il 30 marzo 1763 dalle nazioni che avevano partecipato alla guer-



In questo bell'olio su tela attualmente conservato nell'Abbazia di Buckland, nel Devon, in Inghilterra, vediamo il celeberrimo corsaro, nonché navigatore e politico inglese Sir Francis Drake



Il capitano Raphael Semmes e il primo tenente John Kell, immortalati in questa immagine sul ponte della *CSS Alabama*, uno dei più celebri violatori di blocco confederati, nel 1863; nell'immagine piccola, un poster di "Via col Vento" con Scarlett O'Hara (Vivien Leigh) e il capitano Rett Butler (Clark Gable), personaggio celebre, nel romanzo, come violatore di blocco

ra di Crimea, che sancì, fra l'altro, un accordo tra Francia, Inghilterra, Prussia, Russia, Austria, Piemonte e Turchia che stabiliva "La course est et demeure abolie", ossia la (guerra di) corsa è e permane abolita; la decisione fu accolta molto male in Inghilterra, non dagli altri Stati. Non molto bene, sia pure per motivi diversi, da Stati Uniti, Spagna e Messico. Tanto è vero che teoricamente, ancora oggi, la Costituzione degli Stati Uniti (Art.1 Sez.8) affida al Congresso il potere di concedere lettere di corsa. Per questo gli Stati Confederati d'America emisero delle patenti durante la Guerra Civile, come pure lo fecero gli USA, durante la guerra contro la Spagna del 1898.

Bucanieri e filibustieri

Particolari individui che potremmo considerare una sorta di anello di congiunzione tra i pirati e i corsari, furono invece i bucanieri (dal nome di una specie di grata che usavano per affumicare la carne), che si facevano chiamare anche anche "fratelli della costa", attaccavano le navi francesi e spagnole che navigavano nelle Indie occidentali nel XVII e XVIII secolo e che per questo furono protetti dagli inglesi fino a che, per le loro intemperanze e la scarsa affidabilità, non furono disconosciuti dalla Corona.

I filibustieri (termine dalle varie origini ma che significa, in pratica, saccheggiatori), invece erano francesi, inglesi e olandesi che, all'inizio del XVII secolo si erano insediati sull'isola di Tortuga: fran-

cesi e inglesi cacciati dagli spagnoli dall'isola di San Cristoforo (oggi Saint Kitts), mentre gli olandesi erano stati espulsi da Saint Croix e altri inglesi da Nevis. Per questo erano tutti nemici giurati della Spagna.

Con le spalle coperte da un complicato sistema di lettere di corsa, i filibustieri diedero una caccia spietata alle navi spagnole, protetti a volte dagli inglesi, a volte dai francesi, mentre a volte si concedevano da soli, illegalmente perché la Tortuga non era un Governo riconosciuto, i permessi di caccia, arrivando a controllare l'intero Mare dei Caraibi. A questo punto, però, le potenze europee si stancarono di questo stato di cose e agli inizi del XVII secolo, iniziarono a reprimere la filibusteria, cosa che avvenne tra il 1680 e il 1690. Così i pirati continuarono ad essere braccati da tutti, mentre filibustieri e bucanieri furono "scaricati" dai loro occasionali protettori per la loro inaffidabilità, "estinguendosi".

I violatori di blocco

A questo punto ci troviamo di fronte ad un ennesimo gruppo di navigatori dedito a particolari attività, anche belliche, ma totalmente diverso rispetto a quelli che abbiamo visto finora. Se il pirata era un bandito, il bucaniere e il filibustiere dei disperati che si davano a una strana guerra di corsa, e il corsaro era un mercenario, il violatore di blocco fu un combattente, che però, ove possibile, cercava di rifuggire dal combattimento mentre, beninteso

non aveva affatto intenzione di evitare lauti compensi; di massima, lui non distruggeva navi nemiche. Il suo compito era portare materiali, strategici o anche voluttuari, forzando le file di un blocco navale, nei porti di un Paese che li attendeva.

Se necessario avrebbe combattuto per salvarsi e sfuggire alle navi del blocco: ma la sua ricchezza e il suo interesse non erano nelle stive nemiche, ma nelle proprie e doveva salvaguardarli; volendo, poteva agire anche solo per interesse personale, ma in fin dei conti era un armatore che, a proprio rischio, soccorreva un Paese terzo.

Il più celebre blocco della storia fu, negli Stati Uniti, quello imposto dalla Marina Federale alle 3.500 miglia di coste della Confederazione del Sud, con il Piano Anaconda, durante la Guerra Civile americana. Per violarlo, la Confederazione utilizzò in più anni circa 1.200 navi, che durante la guerra riuscirono ad effettuare ben 8.250 viaggi, portando al sud un milione di paia di scarpe, 600.000 fucili, 200 cannoni e una infinità di prodotti strategici, perdendo circa 1.020 navi.

I violatori (molti erano contrabbandieri inglesi) erano famosi tra la popolazione, tanto da ispirare a Margaret Mitchell, nel suo celebre *Gone with the Wind* (Via col Vento) la figura di Rhett Butler che era stato appunto un violatore di blocco, anche se nell'omonimo film quasi non se ne fa cenno.



Ed eccoci al bellissimo veliero tedesco *Seeadler*, da un dipinto dell'epoca, che anacronisticamente, essendo un tre alberi a vela, batté con merito i mari contro navi ben più moderne, nella Grande Guerra; a fianco il suo comandante, conte Felix Von Luckner

Da questo momento, però, anche se di pirati, corsari e violatori si parlerà molto durante la Prima e la Seconda Guerra Mondiale, in realtà non ne esisteranno più, perché si tratterà di militari sotto mentite spoglie.

Come il tedesco *Seeadler*, una nave a palo a tre alberi da 4.500 t con motore ausiliario (9 nodi al massimo) e due miseri cannoni da 105 mm che nella Grande Guerra, al comando del conte bavarese Felix Von Luckner, in una crociera di quasi un anno (21 dicembre 1916 – 8 settembre 1917) distrusse o catturò 16 navi Alleate a vapore, per un tonnellaggio di 30.099 t, senza fare una vittima.

O il sempre tedesco *Atlantis*, comandante Bernard Rogge, un robusto mercantile ben armato da 17.600 t, che nella Seconda Guerra Mondiale catturò o distrusse 22 mercantili Alleati per 145.960 t, prima di essere affondato. Che queste navi fossero definite corsare, pirate o altro, non ha nessun fondamento: erano incrociatori ausiliari, con comandante ed equipaggio militari, al servizio di un Governo legittimo, che andavano in battaglia con la bandiera nazionale al picco, dopo essersi fatte riconoscere. Facevano largo uso di camuffamenti, è vero, ma niente di più.

E ai giorni nostri...l'altro ieri

Abbiamo attraversato tutta la storia della mariniera per arrivare ai giorni nostri, dove, tolti gli squalidi figurei cui abbiamo accennato, nessuno corre più i mari come una volta...ma forse sarebbe meglio dire "correre sui mari".

La fotografia di scarsa qualità in bianco e nero che pubblichiamo, mostra dei sommergibilisti che sbarcano dal loro battello, il tragico *Kursk*, per una meritata licenza dopo una crociera di molti mesi. Dove? Qua la storia si fa più complicata.

La fotografia è del 1999 ed è stata tratta da un quotidiano regionale russo; erano



passati tempi duri: tra il 24 marzo e il 19 giugno 1999 velivoli USA e NATO, con una operazione per molti opinabile, avevano bombardato la Jugoslavia di Slobodan Milosevic.

Il Kursk, lasciata per tempo la sua base, aveva segretamente fatto rotta verso il Mare Adriatico, per la precisione su una delle fosse che oscillano tra gli 800 e i 1.200 metri poste al centro di questo bacino, tra l'Italia e il Montenegro.

Qui si era immerso, in assetto silenzioso, ed era rimasto circa tre mesi fungendo da "ripetitore" di informazioni tra i servizi militari russi e quelli jugoslavi, aggiornandoli quotidianamente sui movimenti NATO.

Forse non era stata una azione molto corretta, perché sebbene avesse eseguito disposizioni impartite dallo Stato Maggiore della *Voenno Morskoe Flot* (La Marina Militare Russa), aveva pur sempre agito contro i Paesi NATO, favorendone uno in conflitto con essi.

ieri...

Di fronte ad un caso completamente diverso si doveva trovare invece il 22 giugno 2001 Francesco Ranieri, comandante del peschereccio San Pietro, iscritto al registro di Monopoli che, alle 14 e 3 minuti, si senti immobilizzare da una violenta scossa a circa 11 miglia dal litorale brindisino: *"Eravamo al largo per una normale battuta di pesca dell'imbarcazione – racconta – quando le reti hanno subito uno strattone. Ci hanno improvvisamente tirato indietro e la barca si è abbassata di poppa. Fortunatamente, il verricello ha ceduto, diversamente ci avrebbe trascinati sul fondo"*. Cosa era successo? A quel punto nei pressi della poppa del peschereccio emerse un piccolo sommergibile con gli impennaggi di coda impigliati nelle reti, dal quale



Marinai del sottomarino nucleare Kursk lasciano il battello nell'ottobre del 1999 per la prima meritata franchigia dopo la lunga crociera che li aveva visti operare per alcuni mesi nelle profondità del Mare Adriatico. Meno di dieci mesi dopo la tragedia si sarebbe abbattuta su di loro

uscirono delle persone che, senza parlare, osservarono la situazione, poi tornarono sottocoperta e ne riemersero armati di tronchesi e cesoie e, senza fare complimenti, fecero a pezzi la rete poi, rientrati a bordo, si dileguarono.

Ma qualcuno aveva ripreso l'evento con una fotocamera digitale, e aveva dato il filmato al TG regionale che lo mandò in onda nell'edizione nazionale della sera, guardando per pura combinazione la quale, ebbi occasione di vederlo in prima persona, riconoscendo senza ombra di dubbio il mezzo.

Si trattava del piccolo sottomarino nucleare NR1, gestito da "enti di ricerca". Nato come mezzo sperimentale nel 1969, era anche usato per operazioni di spionaggio elettronico, potendo recepire le trasmissioni dei cavi telefonici sottomarini. Lentissimo, era rimorchiato o trasportato nei lunghi spostamenti; era di base a Groton, nel Connecticut, e non si capisce cosa facesse nell'Adriatico nel giugno 2001. È stato posto fuori servizio nel 2008. Inutile dire che il filmato ebbe, in televisione, solo il passaggio visto da me fortuitamente, sulla Rete 3, dalla quale venne immediatamente ritirato.



Il piccolo, e unico del suo genere, sottomarino nucleare statunitense NR-1 in veste *US Navy*, come testimonia la scritta sulla torre (sopra), e “da ricerca” nell'altra immagine dove è contrassegnato solo da una E, mentre neanche l'equipaggio appare in veste militare





Nell'immagine piccola l'USSN *Jimmy Carter* con *Jolly Roger* e bandiera nazionale in torretta il 14 ottobre 2017; da notare, però, nella foto grande, che alcune parti dello scafo presentano condizioni di notevole usura, il che accrediterebbe l'ipotesi di una lunga crociera piuttosto che una azione simulata

e oggi...

Ancora più singolare è il terzo caso del quale facciamo cenno: l'11 novembre 2017, il sottomarino nucleare *USN Jimmy Carter*, ha fatto ritorno alla sua base di Kitsap – Bangor, nello Stato di Washington, con un enorme *Jolly Roger*, la bandiera pirata, che garriva sulla torre, segno di missione felicemente compiuta. Non sappiamo quale, e siamo certi che non lo sapremo mai.

Infatti il *Jimmy Carter*, che già in un'altra occasione ha innalzato "teschio e tibie", terzo e ultimo battello della classe "Seawolf", è un sottomarino spia. Più lungo dei suoi due fratelli, ha un apposito contenitore nello scafo che può trasportare drone aerei, minisottomarini telecomandati, mezzi speciali per operazioni segrete o sotto copertura; può

inoltre investigare cavi telefonici e in fibra subacquei, e imbarca un reparto di *Navy Seals* (Gli incursori della Marina degli Stati Uniti).

L'abitudine di utilizzare il *Jolly Roger* è stata mutuata dalla *Royal Navy* della Seconda Guerra Mondiale, i cui sommergibili lo issavano al picco rientrando da missioni vittoriose.

Cosa avrà voluto significare l'"ostensione" del 2017? *Top Secret*, ma attenzione, potrebbe essere anche un falso scopo. Potrebbe servire, per esempio, a insinuare il dubbio, in un altro Stato, di aver conseguito un risultato da questo temuto, facendo credere ad esempio al presidente Kim Jong-un di aver recuperato un missile nordcoreano o aver violato le telecomunicazioni navali di Pyongyang. Proprio uno scherzo da pirati! ■

Chio

L'isola del mastice



di Giovanni Panella

A Genova, addossata al muro della casa di Cristoforo Colombo, una targa sulla quale si decifra una scritta in greco è posta accanto a un alberello di lentisco. Vuole ricordare la lunga dominazione genovese dell'isola di Chio, gestita dalla "Maona", un'antesignana delle compagnie coloniali britanniche e olandesi.

Nel Medio Evo, il nome dell'isola, allora conosciuta come Scio, evocava una

sostanza preziosa: il mastice. Il lentisco (*Pistacia lentiscus*) è un arbusto diffuso in tutto il Mediterraneo ma solo sulla costa meridionale di Chio scerne una resina biancastra. Si credeva che questa avesse delle proprietà medicinali per le malattie dello stomaco e del fegato.

Inoltre, la resina, masticata, diventa gommosa come il chewing-gum e veniva utilizzata anche per schiarire i denti e profumare la bocca. Chio cadde in mano ai genovesi per una serie di circostanze fortuite: nella città di Genova il dogato di Simone Boccanegra, un mercante eletto Doge nel 1339, rappresentò l'ennesimo tentativo di porre fine a un periodo di scontri tra le fazioni nobiliari e l'emergente partito dei "popolari". Nemmeno le dimissioni del Boccanegra del 1344 servirono a calmare gli animi e i molti aristocratici che erano stati esiliati e avevano trovato rifugio presso i Grimaldi di Monaco, costituivano la fazione più turbolenta. All'inizio del 1346, si sparse la notizia che questi fuoriusciti stavano raccogliendo una flotta e radu-

Un raro esempio di valida amministrazione coloniale, nata da una situazione contingente, che durò più di quattro secoli

nando un esercito, con cui minacciare Genova. La reazione fu immediata e per allestire una flotta, si ricorse all'intervento dei privati. Le galee erano costose da mantenere in servizio (perché richiedevano equipaggi numerosi) ma potevano essere costruite in tempi brevi. Fu indetta una gara per la loro costruzione: il contratto specificava che i privati si assumevano la responsabilità di armare ed equipaggiare le galee e lo Stato li avrebbe poi indennizzati per eventuali

danni e per la perdita delle navi.

Ventinove armatori furono in grado di anticipare il deposito e, in meno di un mese, furono approntate 29 navi. Al comando fu nominato uno dei capi del partito dei "popolari", Simone Vignoso e l'armata salpò da Genova il 24 aprile. Accadde però che, saputo dell'avvicinamento della flotta, i ribelli di Monaco si disperdessero e fuggissero a Marsiglia. Genova, con una mobilitazione così rapida ed efficace, aveva fatto dissolvere la minaccia, ma la flotta ora si trovava "disoccupata" e gli armatori delle galee si trovavano in una situazione incresciosa: il governo genovese avrebbe avuto infatti il diritto di annullare i contratti e solo con una lunga trattativa si sarebbe potuto definire un compenso. Anche il Comune si ritrovava in imbarazzo perché, se da una parte non poteva permettersi di negare un rimborso (sotto pena di non poter mai più ricorrere in futuro all'aiuto dei privati), d'altra parte, il pagamento delle spese fin allora sopportate dagli armatori sarebbe stato al di sopra delle possibilità della Tesoreria.





Nella vecchia Genova esiste ancora la casa di Cristoforo Colombo; in apertura, un piccolo campionario dei tesori naturali o lavorati dei quali è ricca Chio: liquori e gomma da masticare a base di mastiche derivato dal lentisco del quale è presente un ramoscello

L'alternativa, quella di fissare una nuova imposta, non era politicamente praticabile per un governo che era andato al potere per ridurre la pressione fiscale. Non c'era che una soluzione: bisognava inviare la flotta nel Levante... per un'impresa che fosse economicamente vantaggiosa. Le galee salparono da Genova all'inizio di maggio; l'occasione di fare bottino si presentò quando la flotta era al largo dell'isola Eubea.

Fu avvistata la flotta della Lega Papale, messa insieme per soccorrere Smirne, in quel momento minacciata dai Turchi. Era una forza di spedizione piuttosto debole, della quale non facevano parte i francesi, che erano in guerra con l'Inghilterra,

mentre la rappresentanza di Venezia era ridotta a quattro galee. Il Papa aveva scritto ad Anna, Reggente della Corte di Costantinopoli, chiedendo la disponibilità dell'isola di Chio per un periodo di tre anni, per servirsene come base di operazioni contro il comune nemico, i Turchi. Tuttavia, la Corte Bizantina, indebolita dallo scatenarsi di una lotta per la successione, tardava a rispondere alla missiva. Il capo della spedizione allora, pensando che la Reggente stesse solo prendendo tempo, offrì una lauta somma a Simone Vignoso perché si unisse alle sue forze per la conquista dell'isola. Il comandante genovese rifiutò l'offerta ma decise seduta stante di profittare del momento di confusione e di debolezza dei Bizantini ed ordinò di vogare verso Chio, per conquistarla.

Si trattava di una mossa che non aveva nessuna giustificazione, perché Genova era in pace e in buoni rapporti con Costantinopoli. Sbarcato, Simone Vignoso conquistò la città in un solo giorno, ma la fortezza cadde solo dopo due mesi di assedio. Subito dopo la resa, il comandante genovese sottomise ai nobili, rappresentanti della comunità vinta, la firma di un "Atto di dedizione", un documento complesso che avrebbe regolato per il futuro i rapporti con i genovesi.

Il Vignoso era consapevole che su Chio Genova non poteva accampare nessuna pretesa e che per rendere stabile e duraturo il dominio occorreva in primo luogo consolidare i rapporti con gli abitanti dell'isola.

Per questo si preoccupò di stilare un documento che salvaguardasse i diritti della comunità greca: una prova di notevole maturità politica e di lungimiranza amministrativa. In autunno il Vignoso ritornò con la flotta a Genova e consegnò formalmente il territorio di Chio al Comune, richiedendo però nello stesso tempo il risarcimento delle ingenti spese della spedizione militare: 250.000 lire.



Una piantagione di lentisco, pianta caratteristica di questa piccola isola greca, che qua viene amorevolmente curata da secoli

La Maona, un modello di gestione coloniale indiretta

L'endemica debolezza finanziaria del Comune di Genova non permetteva di disporre di una tale somma. Si trovò quindi un accordo con gli armatori per dilazionare il risarcimento di venti anni e affidando nel frattempo l'amministrazione della colonia ed il ricavato delle attività commerciali ad una società privata, la "Maona" (dal termine arabo *ma'una* "sostegno"), costituita dai 29 armatori di galea che erano creditori del Comune. L'accordo specificava che il Comune, entro venti anni, avrebbe potuto riscattare il contratto, ma che fino ad allora ad esso sarebbe spettata solo la sovranità formale dell'isola.

L'insieme dell'accordo era ben accetto al Comune che veniva a disporre di una ricca piazza commerciale e di una posizione strategica sulla rotta che portava a Costantinopoli ed alle colonie genovesi del Mar Nero. Per assicurarsi il pieno controllo dell'isola era però ancora necessario trovare una mediazione con il legittimo proprietario di Chio, l'Imperatore.

Il problema dei rapporti con Costantinopoli fu risolto con un gioco delle parti, facendo leva sulla peculiarità dei rapporti tra la Maona e Genova. Il Comune, alle pesanti rimostranze della Corte Bizantina che intendeva rientrare in possesso del suo territorio, rispose di non avere i mezzi per costringere i maonesi ad abbandonare l'isola, visto che questi erano solo dei privati cittadini ... Alla fine l'Imperatore, dopo un tentativo fallito di usare la forza, dovette accontentarsi di riscuotere da Chio solo un tributo nominale.

Un'altra misura, volta a consolidare il dominio della Maona, fu la decisione dei suoi membri, presa nel 1364, di abbandonare i propri cognomi e di assumere quello collettivo di Giustiniani, nonostante che nessuno di loro facesse parte di questa famiglia. Si trattava di adottare anche a Chio il sistema degli "Alberghi" che esisteva nella madrepatria: era questo un sistema di alleanze tra gruppi di famiglie nobili, che consentiva alle più deboli di aggregarsi alle più solide. Con l'assumere lo stesso cognome e le stesse insegne, si era riconosciuti a pieno titolo dalla famiglia di cui si entrava a far



Il consolato italiano a Chio, oggi, allocato in una costruzione dalla struttura architettonica tipicamente genovese

parte, con il godimento degli stessi diritti e doveri, perché ogni "Albergo" era pervaso da un forte vincolo di solidarietà tra tutti i suoi componenti.

L'accordo tra la Maona e Genova, basato sulla comunanza d'interessi, fu rinnovato periodicamente ed alla Maona subentrò nel 1373 una "Maona Nuova" i cui membri, a differenza della prima, risiedettero quasi tutti a Chio. La storia dei rapporti della Maona con Genova è quella di una periodica opera di rinegoziazione dei patti originari: il Comune non disporrà mai delle somme necessarie per riscattare il contratto. A dimostrazione del fatto che a volte nulla è più duraturo delle situazioni prov-



Come parimenti è genovese la fisionomia di questa vecchia villa, in parte fatiscante, ma che rispecchia le antiche origini di questa incantevole isola

visorie, quello che era nato come un patto a termine, di rinnovo in rinnovo, rimarrà così in vigore per più di due secoli.

Produzione e vendita del mastice

La produzione del mastice era localizzata nella zona sud dell'isola di Chio, detta Catamoreia, intorno ai paesi di Mesta, Pyrgi, Armolia, Kalamoti e fino al capo chiamato per l'appunto Capo Mastico. I funzionari incaricati dalla Maona attribuivano a ogni agricoltore un numero definito di piante e l'obbligavano poi a vendere una quantità di mastice in proporzione al loro numero. Durante l'estate i contadini praticavano una serie di tagli sui rami e sul tronco e nel giro di qualche settimana raccoglievano la resina, che al contatto con l'aria si rapprendeva in masserelle tondeggianti. Compito delle donne era di lavarla delicatamente per asportare le impurità e di conservarla in casse di legno.

Il monopolio era rigidamente controllato già nello stadio della produzione e molte salate colpivano l'agricoltore che rimaneva al di sotto delle quote stabilite. Il raccolto era poi concentrato in un solo magazzino, detto: "La casa del mastice".

L'organizzazione commerciale di questo prodotto teneva conto delle specificità del suo mercato. La Maona si trovava a gestire il monopolio di un prodotto naturale, un genere di consumo "ricco", acquistato dalle classi abbienti: si trattava di un mercato per il quale non vi erano obiettivi d'incremento delle quantità vendute, ma solo di sostegno del livello dei prezzi.

Per evitare ogni forma di concorrenza interna tra i beneficiari (a detrimento del prezzo) e mantenere la solidarietà dovuta al comune interesse tra membri della Maona, il raccolto non era subito diviso tra i beneficiari, ma venduto in blocco. Solo in un secondo tempo il ricavato della vendita, dedotte le spese di amministrazione e quelle della difesa dell'isola, era diviso tra i maonesi.

La produzione del mastice era mantenuta intorno ai quattrocento quintali annui e, in caso di sovrapproduzione, la quantità eccedente era distrutta (cosa che destava grande stupore tra i commentatori del tempo).

Il bisogno di denaro dei membri della Maona la costrinse spesso a concedere la vendita del mastice a società private o a ricevere anticipi sui raccolti. I



Una piccola baia a Chio mostra in tutto il suo splendore e il rigoglio dei colori del mare e della macchia, tutta la sua mediterraneità



Un'altra immagine surreale e magnifica è questo villaggio nella regione della Catamorea, (anticamente *Mastichochoria*, i villaggi del mastiche) dalla struttura quasi intatta ma completamente disabitato

membri di queste società, solidali al momento dell'aggiudicazione del raccolto, si ripartivano poi le aree di vendita, nelle quali agivano sempre come monopolisti. Genova era sempre il mercato all'ingrosso più importante e i documenti di carico delle galere genovesi citano frequentemente la presenza di casse di mastiche.

Lo sfruttamento del monopolio del mastiche, insieme a una vivace attività commerciale e ad investimenti nell'agricoltura, portarono all'isola una notevole prosperità, testimoniata ancor oggi dalle ville che i genovesi costruirono nell'isola. *"Chio è grande – scriveva il Canale – bella e feconda isola, di prezioso vino, di mastiche, suo particolare prodotto, e di marmi ricchissimi, posta in un sito il più acconco a favorire il commercio del Mar Nero e dei litorali dell'Asia Minore"*.

La minaccia turca

Se nel primo secolo di dominazione genovese Chio godette di una relativa sicurezza, con il 1453 tutto cambiò: la conquista di Costantinopoli da parte del Sultano Maometto II° fu un durissimo colpo anche per Genova, che perse la colonia genovese più im-

portante, quella di Pera (Galata), un sobborgo fortificato di grande importanza strategica, il cui controllo garantiva il transito verso il Mar Nero.

La modifica dei rapporti di forza con i turchi si rifletté subito nella maggiore entità dei tributi che Chio dovette versare ai nuovi padroni di Costantinopoli. Col passare degli anni il "Kharaj", tributo annuale da pagare al Sultano, divenne sempre più pesante e, come se non bastasse, le somme andavano consegnate direttamente alla Corte che, durante quel periodo di espansione militare spesso era mobile: quindi la Maona dovette sostenere le spese (e le preoccupazioni) di recapitare il tributo fino all'interno dell'Anatolia o dei Balcani.

Agli inizi del Cinquecento, l'espansione Ottomana sembrava davvero inarrestabile: nel 1521 fu conquistata Belgrado e nel 1522 cadde persino Rodi, importante base militare della Cristianità nel Levante. Forse l'anno più terribile fu il 1529, quando i turchi giunsero ad assediare Vienna, mentre conquistavano l'Egitto, riuscendo così a "chiudere" il Mediterraneo e a controllare del tutto l'interscambio con l'Oriente.



Questa antica bombarda sembra voler mostrare la sua gola minacciosa verso la strada dalla quale potevano apparire le orde ottomane

Ormai la piccola isola di Chio, l'ultima colonia genovese nel Levante, era interamente circondata da possedimenti ottomani, mentre le acque dell'Egeo erano diventate un lago interno. Era ovvio che Genova poteva mantenere Chio solo fin quando i turchi lo avessero tollerato.

Nel Cinquecento gran parte dei problemi amministrativi dell'isola riguardava il pagamento del tributo e dei suoi arretrati: mezzo principale per pagare il "Kharaj" rimaneva la vendita del mastice.

I maonesi, nel corso del Cinquecento, avevano visto ridursi sempre più i loro legami con la madrepatria: ormai i rapporti con Genova erano limitati all'invio di missive nelle quali il Comune si limitava a elargire vaghi consigli e raccomandazioni. La debolezza del dominio genovese sull'isola era sempre più manifesta: per due volte, nel 1534 e nel 1552, il Sultano aveva dichiarato pubblicamente che, visto che Chio gli corrispondeva un tributo, la considerava soggetta al suo potere.

L'epilogo si verificò il 15 aprile 1566, quando una grande flotta al comando di Piali Pasha si presentò davanti al porto di Chio. Gli arretrati del "Kha-

raj" non erano stati pagati e Chio non oppose alcuna resistenza alla conquista. Gran parte dei maonesi furono imprigionati e dovettero poi essere riscattati, mentre a ventuno giovani Giustiniani di età tra i dodici ed i sedici anni fu chiesto di scegliere tra la morte e la conversione alla religione di Maometto, con conseguente arruolamento nel corpo dei Giannizzeri. Diciotto ragazzi scelsero il martirio, sopportando atroci torture, spinti al sacrificio dalle grida delle madri. Se la Chiesa canonizzò i diciotto martiri Giustiniani, Genova, che non aveva mosso un dito per salvare la sua ultima colonia nel Levante, dedicò loro un omaggio tardivo facendo dipingere un dipinto celebrativo a Palazzo Ducale.

1566-1821 Il periodo dei "Privilegi"

Cacciati da Chio gli ultimi genovesi, l'organizzazione della Maona sopravvisse al loro dominio. Questo fu possibile anche perché la maturità politica acquisita dai greci con la lunga frequentazione dei genovesi permise loro di ottenere dal Sultano un trattamento particolare: i cosiddetti "Privilegi".

Essi garantivano all'isola una forma di autogoverno che comprendeva una notevole autonomia amministrativa: in tal modo il governo dell'isola non visse cambiamenti traumatici.

Anche nel corso del Seicento e del Settecento, il mastice fu sempre un bene di consumo molto richiesto: le donne dell'harem del Sultano ne erano tra i consumatori più importanti. Oltre a curare gli alberi di lentisco, gli abitanti di Chio realizzarono notevoli profitti investendo nell'industria della seta, nell'agricoltura, nei trasporti marittimi e nella cantieristica.

La prosperità goduta da Chio in questo periodo è testimoniata dal fatto che l'isola, da sola, pagava tributi che erano pari ai due terzi di



E non è difficile, nei carruggi e nei meandri più reconditi delle vecchie fortificazioni di Chios, fare questi incontri: cannoni e munizioni genovesi, muti testimoni sopravvissuti ad episodi di una brutalità che scosse lo stesso Sultano



In questo grande olio su tela Eugène Delacroix, che viene considerato il capostipite dei pittori romantici francesi, volle raffigurare, nel 1824, il massacro di Chio, quadro oggi conservato al Louvre di Parigi

quelli dovuti da tutto il Peloponneso.

Quando però nel 1821 Chio prese parte a un tentativo male organizzato e peggio condotto di ribellione contro il dominio turco, la reazione del Sultano fu di una crudeltà estrema: l'isola ricca e popolosa fu messa a ferro e fuoco. L'episodio, che sconvolse l'Europa e che fu conosciuto come i "massacri di Chio", fece più di trentamila morti. L'immagine del potere ottomano ne risultò per sempre macchiata di fronte all'opinione pubblica mondiale: la tragedia fu denunciata nell'opera di Victor Hugo ed in un celebre dipinto di Delacroix. Quasi tutta la popolazione maschile fu sterminata, mentre donne e bambini furono deportati come schiavi: le ultime tracce della Maona, l'organizzazione nata per sfruttare l'albero del chewing-gum, scomparvero dalla storia. ■

Ricordi di Folco Quilici

di Enrico Cernuschi



Questo non è un cocodrillo. I vecchi giornalisti chiamavano così il pezzo, sempre da avere alla mano, dedicato all'illustre scomparso di turno. Il nome del rettile derivava dalla necessità di spillare insieme, prima dell'avvento dei computer, delle schedine con i dati biografici e le successive vicende del personaggio da commemorare. Tanto più era celebre, tanto maggiori erano i cartoncini e più lunga la lista, conservata in appositi schedari metallici altissimi (celebri quelli del vecchio *Corriere della Sera*) fino ad assomigliare, appunto, quando la si tirava, alla fine, fuori, alle scaglie della pelle di un cocodrillo.

I pezzi in memoriam, naturalmente, devono essere, a loro volta, una specie di santino. *De mortuis nihil nisi bonum*, ossia dei morti non si dica se non il bene, come si suol dire. Ma apposta perché queste pagine non appartengono, dichiaratamente, a quella dignitosissima categoria di pezzi standard, quella che segue non sarà una celebrazione, ma semplicemente quello che mi è passato per la mente e, come sarà più chiaro in seguito, nei polmoni, per il tempo di un lampo, quando ho appreso dalla radio la mattina (mentre cercavo, come ogni giorno, di tagliarmi la gola facendomi la barba) la notizia della morte di Folco Quilici. Mi ero dimenticato di lui, lo

Note di un ragazzo di 57 anni

confesso. Ma me lo sono ricordato subito non appena l'annunciatore ha pronunciato la prima frase. Con un nome di battesimo del genere – diciamolo – non è difficile conquistare una buca nella trincea della memoria salvo saltare fuori, puntualmente, a ogni chiamata. È così riemerso (è il caso di dirlo) tutto un passato condensato in due sillabe. Un passato mio, beninteso, visto che il desso l'avevo visto solo in fotografia, salvo sentirne parlare, nel corso degli anni, da alcuni addetti ai lavori.

In omaggio all'ordine cronologico va subito premesso il fatto che Folco era figlio di Nello, a sua volta un giornalista di grossa taglia, tanto che la storia e gli ordini professionali toscano ed emiliano se lo contendono rivendicandone, uno, la nascita e l'altro la formazione e la vita. Legatissimo a Italo Balbo, Nello Quilici ne condivise le battaglie culturali, e non solo, e le posizioni eterodosse. Morì con lui a Tobruk, il 28 giugno 1940, quando il loro aereo fu abbattuto, su uno dei campi d'aviazione di quella piazzaforte, da un aviere della Regia Aeronautica che, in mezzo alla confusione generale causata dalle batterie contraeree, sparò, con una vecchia mitragliatrice di piccolo calibro della Grande Guerra, contro il "gobbo", come veniva chiamato il trimotore S-79, del Maresciallo quando il velivolo aveva già estratto il



Un Folco Quilici bambino (a sinistra) sulle gambe del padre Nello, noto giornalista, con il fratello Vieri; in apertura "I miei mari", un best seller di Quilici del 2007



Un'immagine tragica dei giorni di guerra: i rottami del trimotore S-79 abbattuto dalla contraerea italiana nel cielo di Tobruk, a bordo del quale perirono Italo Balbo e Nello Quilici, suo grande amico

carrello e stava atterrando dopo un bombardamento a opera di alcuni bimotori britannici. Fu un caso di scadente disciplina del fuoco.

A Ferrara, ancora non tanti anni fa, era possibile sentire, ai tavolini dei bar che sorgevano davanti alla statua di Savonarola, qualcuno che diceva che se fosse caduto, al posto di Balbo, l'S 81 (soprannominato "Tartaruga") di Mussolini, magari durante uno dei periodici voli d'allenamento del capo del Governo reclamizzati dalla stampa, la storia d'Italia sarebbe stata diversa e che, tra l'altro, Nello Quilici avrebbe preso il posto di Pavolini, controllando molto meglio di lui, e con ben diversi risultati, la propaganda italiana.

Con un padre così il destino del figlio Folco era segnato, o quasi. Decise di dedicarsi, a vent'anni, alla cinematografia subacquea – a quel tempo agli esordi – e dimostrò di aver avuto sia naso sia intuizione. L'Italia povera ma bella di quel tempo coltivava, infatti, nel retrobottega della coscienza un paio di motivi di orgoglio inconfessabili, uno dei quali consisteva, senz'altro, nelle vicende dei mezzi d'assalto, in primo luogo subacquei, della Regia Marina. Non si doveva parlarne in omaggio allo stile lanciato dai nuovi intellettuali (che poi erano, di solito, quelli di prima risciacquati dopo un paio di giri di centrifuga, tornando così immacolati), ma questo non impediva a pellicole come *Mizar* e *Siluri Umani* di spopolare nei cinema e ad alcuni validi libri, da *Decima Flottiglia MAS* a *Cento uomini contro due flotte*, di vendere bene per anni. A fianco di que-

ste iniziative stavano contemporaneamente sorgendo, a partire dalla meritoria opera pionieristica della Cressi, i primi tentativi imprenditoriali volti a mettere a disposizione di tutti il mondo subacqueo per poi arrivare, infine, a quel "Con le pinne, fucile ed occhiali, quando il mare è una tavola blu, sotto un cielo di mille colori, ci tuffiamo con la testa all'ingiù!" di Edoardo Vianello che consacrò definitivamente l'avventura sottomarina di innumerevoli signori Rossi, spesso ma non sempre marito e moglie, d'Italia.

Per un bambino di 7 anni (io), l'attività subacquea era quanto di più simile esistesse alle imprese, notoriamente impossibili, degli astronauti, le cui partenze da Ca-

po Kennedy (allora Canaveral) erano trasmesse in diretta dalla TV col mitico conto alla rovescia. E fu



Un manifesto di "Sesto Continente", primo film a colori nella storia della cinematografia subacquea italiana, diretto da Quilici nel 1954



Ancora il manifesto di un film di grande successo di Quilici, *“Ti Koio e il suo pescecane”*, girato nel 1962 interamente nelle isole Tuamotu, nella Polinesia Francese

proprio un già vecchio film di Quilici, *Sesto Continente*, a colpire, nel 1967, la mia immaginazione di bambino attraverso il video del televisore durante

della domenica mattina, al quale si andava in gruppi di almeno una dozzina di bambini, costava poco), mi sembrò piuttosto improbabile, ma una

la TV dei ragazzi. Mi mozzò il fiato pensare che davanti a me qualcuno respirava con delle bombole muovendosi circondato dall'acqua. Seguirono, poco dopo, gli episodi statunitensi del delfino Flipper, disponibili – se visti al cinema – a colori, tecnicamente perfetti e ricchi di mezzi. Ma la breccia l'avevano fatta le immagini precedenti, in bianco e nero e, lo si capiva benissimo, con poche risorse. Quello fu, per me, Folco Quilici. Vidi, in seguito, a un *matinée* per ragazzi, *Ti-koyo e il suo pescecane* e fu un'altra scoperta: niente di meno che i Mari del sud! La storia, anche se pagata solo 50 lire (il cinema



Erano i tempi eroici delle attività subacquee, quasi sconosciute sia agli italiani che agli sportivi di molti altri Paesi, come dimostra la sommaria attrezzatura di questo pescatore ripresa in quegli anni



Il film del 1971 "Oceano", pur rimanendo nell'ambito delle vaste distese dell'oceano, non era imperniato sulla vita delle profondità marine ma su di una vecchia leggenda polinesiana

volta omesso il corteggiamento, da parte del nostro eroe, dell'antipatica cinese, le riprese erano da urlo. Deve averlo pensato anche Ugo Pratt quando decise di inserire, poco dopo l'uscita di quel film, nel corso del lento sviluppo della propria *Ballata del mare salato*, prima e quasi insuperabile avventura di Corto Maltese, la vicenda del ragazzo maori Tarao, navigatore insuperabile guidato dal suo pescecane attraverso l'immensità del Pacifico. In seguito continuai a imbartermi, di tanto in tanto, nelle opere di Folco Quilici. Sarebbe stato impossibile non farlo, data la copiosità della sua produzione e attività. *L'Italia dal cielo* (per le cui riprese la

Marina Militare fornì, a un certo punto, elicotteri e mezzi) resta, a mio parere, la cosa migliore che realizzò nei successivi decenni. Mia moglie, ambientalista convinta, propende, a sua volta, per l'impegno di Quilici con il WWF. *Alta profondità*, per contro, romanzo del 1999, partì, come sempre succedeva con lui, alla grande salvo perdere, in seguito, battute e probabilità, un po' come Tikoyo.

D'altra parte l'avevo detto all'inizio. Queste pagine non sono Folco Quilici. Per un simile argomento non basta Wikipedia. Sono il mio Folco Quilici; l'uomo che mi mozzò il respiro portandomi, quando avevo 7 anni, sott'acqua attraverso il vetro del televisore. Facendomi restare in apnea fino a farmi respirare, di botto, uscendo dall'acqua al termine della scena. Facendomi sentire il gusto del boccalglio anche se non ne avevo mai visto uno, né l'avrei maneggiato, maldestramente, ancora per molti anni. Una faccenda personale, pertanto, di mia esclusiva competenza. E quando, una mattina, la radio ha parlato annunciando la scomparsa di quel nome (dimenticato nel frivolo mondo odierno multicanale, ma impossibile da rimuovere) il rasoio stava cantando contro la barba ma, in realtà, le mie guance erano quelle di un bambino di 7 anni e hanno trattenuto, ancora una volta, il fiato, come quando scesi per la prima volta, con lo spirito e con la sua cinepresa, sotto il pelo dell'acqua. ■



Un'immagine ormai matura del documentarista e scrittore, scomparso a Orvieto nel 2018 all'età di 88 anni

Bussando ai porti

di Roberto Petrucci, foto di Gianni Grilli



La navigazione tra Fano e Senigallia non presenta particolari problemi. La mattina presto “la valle” spedisce qualche raffica che inclina lo scafo e fa cadere dalla cuccetta chi è tornato a dormire nel sopravvento del quadrato.

La monotonia della costa è rotta da un paio di ardite edificazioni nel Comune di Mondolfo che sono sta-

*Senigallia:
eleganza,
cultura
e gastronomia
tra James Bond
ed il principe
Umberto*

te pensate avendo presente la Costa Azzurra e la cui realizzazione richiama più Secondigliano che Cannes (non se ne abbia a male *Ciro del Donn'Amalia di Pesaro*). Le così dette “vele” sono uno dei pochi “punti cospicui” che è possibile utilizzare per la navigazione verso la città sulla foce del Misa. È un vero peccato che problemi di sicurezza abbiano costretto ad abbattere la cimi-



La rotonda a mare di Senigallia, da tempo, ormai, simbolo incontestato della bella cittadina; in apertura, lo stemma comunale della città



Un'immagine della facciata frontale della sede della nostra Sezione

niera del vecchio cementificio, che era il vero faro della città.

Oggi, il riferimento per il porto è l'albergo che lo sovrasta. Non fatevi trarre in inganno; l'edificio a righe nere che regge il faro ed ospita la capitaneria è sul vecchio porto canale che oggi è tornato ad essere solo alveo del fiume. Altro elemento che caratterizza la costa prospiciente la città è la "rotonda a mare" ormai diventata il simbolo della città e della sua spiaggia. La bianca struttura risalente al periodo in cui le città per qualificarsi come "stazioni balneari" costruivano i Kursaal, è a levante rispetto all'entrata del porto. Una volta sbarcati la incontrerete sul lungomare.

L'accesso al porto è stato di recente messo al riparo dalla bora e ristrutturato secondo un progetto che risale a 35 anni fa. È stato soprattutto separato dalla foce del Misa, ponendo un parziale rimedio al problema dell'interramento.

La darsena per i diportisti è la prima che appare dopo lo spazioso avamposto, i pescherecci ormeggiano nelle darsene successive.

Appena sbarcati trovate, accogliente e rassicurante, l'edificio dove hanno sede la Lega Navale, il club nautico e la società comunale che gestisce gli attracchi. Il bar della Lega è un buon posto per il primo approccio alla città ed al suo dialetto.

Continuando verso il centro storico, fermatevi un momento per dare un'occhiata ai pescherecci ed alla nuova pescheria perfettamente inserita nella struttura portuale. Capite subito che Senigallia è una città elegante anche nei minimi particolari.

La fiera di Senigallia

In pochi posti la simbiosi tra accesso dal mare e città era così stretta come a Senigallia. Il porto fluviale sulle rive del Misa permetteva alle barche di entrare direttamente nel cuore della città, dove, in occasione della storica "fiera di Senigallia", diventavano empori galleggianti.

La fiera, che si svolgeva nell'ultima settimana di agosto, ebbe il suo massimo sviluppo nel 700. Le barche risalivano il fiume Misa ed entravano in città. Per quindici giorni, sulla riva del fiume, di fronte ai portici Ercolani, si formava un quartiere fatto di barche. Ai mattoni e alla pietra d'Istria dei portici si aggiungevano le tavole delle tolde e le cime del sartame e qualche insegna issata tra l'albero di maestra e l'albero di mezzana. Qualcosa del genere lo potete ancora vedere nel porto di Chania a Creta.

Nell'antichità, è Braudel ad evidenziarlo, se si escludevano le grandi navi che caricavano sale o grano, la maggior parte delle imbarcazioni andava-



no di porto in porto, caricando qualsiasi cosa potesse essere oggetto di scambio e gli stessi marinai avevano diritto a caricare merci per proprio conto. Si trattava di veri e propri "bazar ambulanti".

I due ormeggiatori che mi hanno aiutato con le cime, veri depositari della storia del porto, mi dicono che fino ai primi del '900 in corrispondenza del Misa la linea ferroviaria era interrotta da un ponte girevole che, nei giorni della fiera, permetteva alle barche di risalire il fiume ed ormeggiare di fronte ai portici Ercolani.



Sin dal primo mattino la vita è attiva attorno ai banchi del mercato del pesce di Senigallia

Fu così che Senigallia diventò sinonimo di commercio e di stretto legame tra acqua e terra, come sanno persino i milanesi, che hanno chiamato con questo nome la fiera che settimanalmente tengono sulla Darsena di Porta Ticinese.

La fiera oltre che lungo i portici Ercolani (li incontrate venendo dal porto sul lungofiume) si svolgeva per il corso e sulla attuale piazza Garibaldi. Dietro i portici era il ghetto. La comunità ebraica svolse un ruolo importante nello sviluppo della fiera che, secondo lo storico inglese Frederic Lane, godeva del sostegno della Serenissima Repubblica di Venezia, sempre attenta a contenere il ruolo del porto di Ancona.

Agli inizi dell'800, tra i portici Ercolani ed il porto, il governo pontificio fece costruire il foro annonario. Il foro oggi, assieme alla Rocca Malatestiana ed ai palazzi prospicienti la restaurata piazza Baviera, è la parte nobile del centro storico, dedicata agli eventi sociali e culturali.

L'eleganza della costruzione non deve trarci in inganno. Si trattava di un impianto commerciale al servizio del porto i cui moli erano poco distanti.

Oggi, nella struttura trovano posto alcuni bar e ristoranti, uno dei quali è sormontato da due scritte,

risalenti alla prima metà dell'800, inneggianti a Pio IX il papa liberale che era originario di Senigallia. Al primo piano trova posto la splendida biblioteca comunale. I giovani affollano le sale di lettura e, di sera, i tavolini del porticato. Nel tempo, il venir meno del ponte girevole della ferrovia, lo spostamento della statale ed i recenti lavori di ammodernamento del porto hanno rotto l'originaria relazione tra porto e città. Ma per il moderno viaggiatore questo non è un problema.

Dal porto in pochi minuti potrete raggiungere la piazza, il modernissimo teatro

(peccato che l'intelligente stagione teatrale si limiti al periodo invernale) o i locali del centro e del lungomare.

Se il porto di Fano si richiama alla romanità quello di Senigallia fa riferimento al rinascimento. Il porto è infatti intitolato ai Della Rovere che governarono la città in quel periodo lasciando importanti monumenti. Anche Cesare Borgia frequentò questi lidi ma, come racconta Machiavelli, non può vantare una tradizione di ospitalità.

Cuochi ed eventi stellati

Quanto ad accoglienza, proprio sul porto troverete quella di uno dei più stellati ristoranti d'Italia:

Uliassi che vi offre i suoi piatti vicino al faro. La presenza di Maestri quali Uliassi e Cedroni ha contaminato la cucina locale.

Se le trattorie di Fano sono la tradizione, i ristoranti e le trattorie di Senigallia rappresentano l'innovazione. Anche una semplice pizzeria può riservarvi piacevoli sorprese.

Continuando verso levante lungo la spiaggia o costeggiando il Misa, verso il centro storico trovate altre proposte gastronomiche interessanti. Secondo le bariste del Caffè del Porto di Fano, Senigallia

è una delle mete più importanti della movida marchigiana.

Contribuiscono a questa meritata fama alcune azzeccate iniziative come il raduno degli ascoltatori del programma radiofonico Caterpillar, il festival del "Giallo mediterraneo", ed il Summer Jamboree, il festival che da 18 anni raduna appassionati di cultura e musica rock e swing anni 40 e 50 da ogni parte del mondo. Se oltre ad amare la musica Rock, ascoltare su RAI due Massimo

Cirri o leggere i racconti di Markaris, siete anche velisti, il Porto è il luogo privilegiato per seguire feste e dibattiti che si svolgono nel centro storico e nella zona mare. Nei giorni degli eventi può persino essere più facile trovare un ormeggio che un parcheggio.

"S'nigaja, mezz'ebbrè mezza canaja"

La mezza canaglia sopravvive e fa di Senigallia una delle patrie del rap italiano: Fabri Fibra è nato qui e non è un caso che uno dei suoi primi gruppi si chiamasse Gente di Mare.

Roccabilly, rapper e investigatori potrebbero far pensare ad un luogo di pericolose frequentazioni. Niente di più falso.

L'omogenea eleganza degli edifici del centro storico, dove prevale una sapiente combinazione di mattone e pietra d'Istria, continua ad avere il suo benefico influsso sulle abitudini locali.

Il papato organizzò il tessuto urbano con un forte senso della scena teatrale. Il risultato è che nel complesso il centro è meno pittoresco di quello di Fano ma molto più unitario. La stessa armonia che ritroviamo nei centri storici di Macerata e Fermo.

A differenza di quanto avveniva a Pesaro e Fano, qui il borgo marinaro era dentro le mura di fronte ai portici sulla riva sinistra del Misa. Sono rimasti il nome del rione, la chiesa ed i nomi di alcune strade: via Corfu, via Corinto, via Siria, via Samo. A Fa-



I portici Ercolani devono il loro nome a monsignor Giuseppe Maria Ercolani che li progettò nella metà del XVIII secolo, dietro ordine di Papa Benedetto XIV, con lo scopo di ospitarvi l'annuale fiera della Maddalena

no sono i nomi delle famiglie dei pescatori e le loro vele a caratterizzare il borgo. Qui sono i nomi dei luoghi di provenienza dei mercanti che venivano dall'oriente ma anche dal nord Europa per la fiera. Qua e là è possibile distinguere qualcuna delle vecchie tipologie edilizie. Il quartiere è stato trasformato dalla crescita urbanistica ed è diventato una delle zone più ambite della città.

I lavoratori della pesca, soprattutto cingalesi ed i nordafricani, non possono permettersi di vivere qui ed è più facile trovarli nei Comuni che assieme a Senigallia costituiscono la Marca della terra dei Senoni, dove gli affitti sono meno cari.

"*Senigallia è elegante!*" mi diceva in Grecia una coppia di velisti francesi che aveva viaggiato lungo le coste dell'Adriatico.

Elegante e colta, lo capiamo inoltrandoci nel centro. La Rocca Roveresca e gli edifici vicini ospitano mostre ed eventi organizzati con cura. Può ac-



Nel foro anonario si possono ancora vedere scritte ineggianti a Papa Pio IX, che era di Senigallia, e sul quale si appuntarono tanto le speranze dei patrioti italiani, prima che questi ritrattasse le sue posizioni liberali

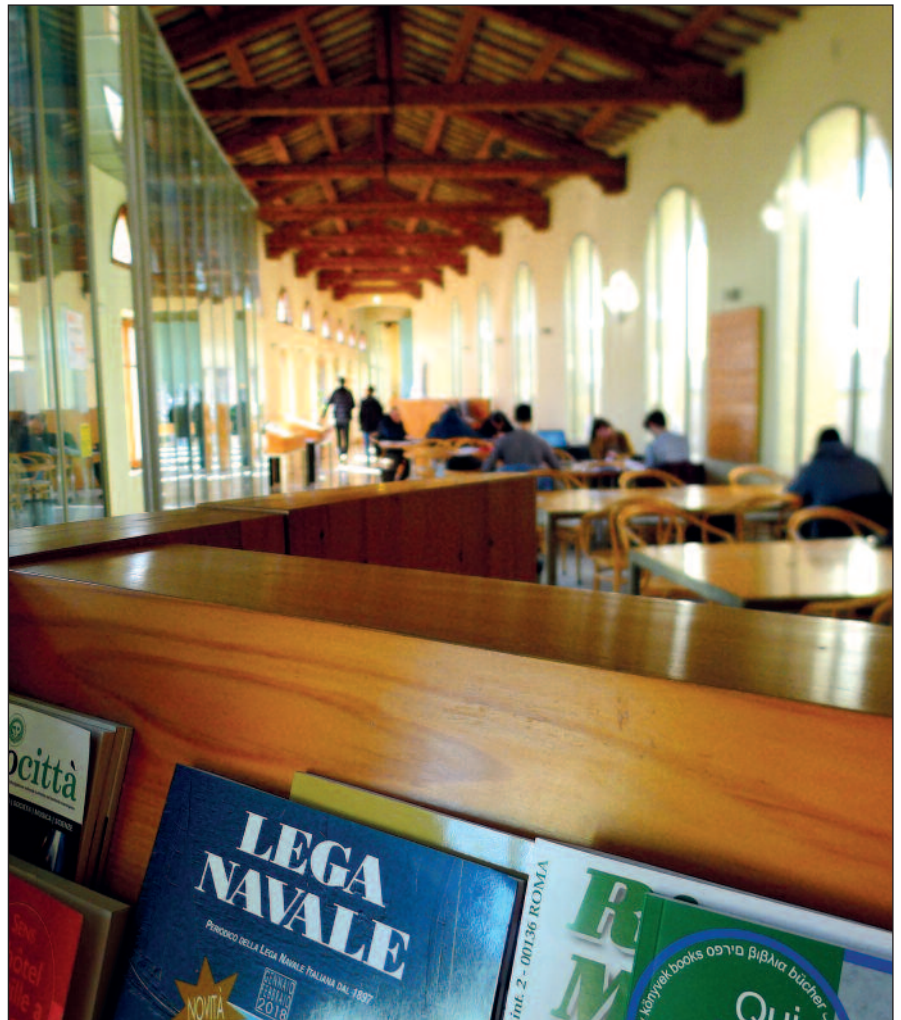
piscine, bar e ristoranti) direttamente accessibile dal Porto. Se Pasolini potesse tornare, non riconoscerebbe più la spiaggia che descrisse nel 1959 come *“il trionfo della pensione”*.

Che la spiaggia di velluto sarebbe diventata un posto speciale l’avevano capito almeno in due: Il Principe Umberto di Savoia che venne a visitare la Rotonda a mare e Jan Fleming che ambientò un episodio di James Bond dalle parti di Marina di Montemarciano. ■

cadere che le presenze ad una conferenza su un tema letterario superino la capienza del cortile della Rocca e gli appassionati si contendano i posti in piedi.

Continuate per il corso ed entrate nella libreria al numero 52. Ci trovate alcune delle ultime copie di *“Storie di Adriatico”* e *“Ultime storie di Adriatico”* ormai fuori catalogo. Il libraio, uno dei pochi sopravvissuti, vi spiega anche come Anselmi, il grande storico marchigiano, concepì i due testi nella biblioteca di Sarajevo quando la Jugoslavia riusciva ancora a mantenere la convivenza tra i popoli dell’altra sponda dell’Adriatico.

Non potete continuare il viaggio senza averli a bordo, sono indispensabili per capire dove siete arrivati e da dove venite. Sono due testi divulgativi, rigorosi nell’analisi quanto suggestivi nella prosa. Potete anche considerarli libri da spiaggia ed andare a leggerli sulla *“spiaggia di velluto”*, uno degli arenili meglio attrezzati delle Marche (oltre a ombrelloni e sdraio anche



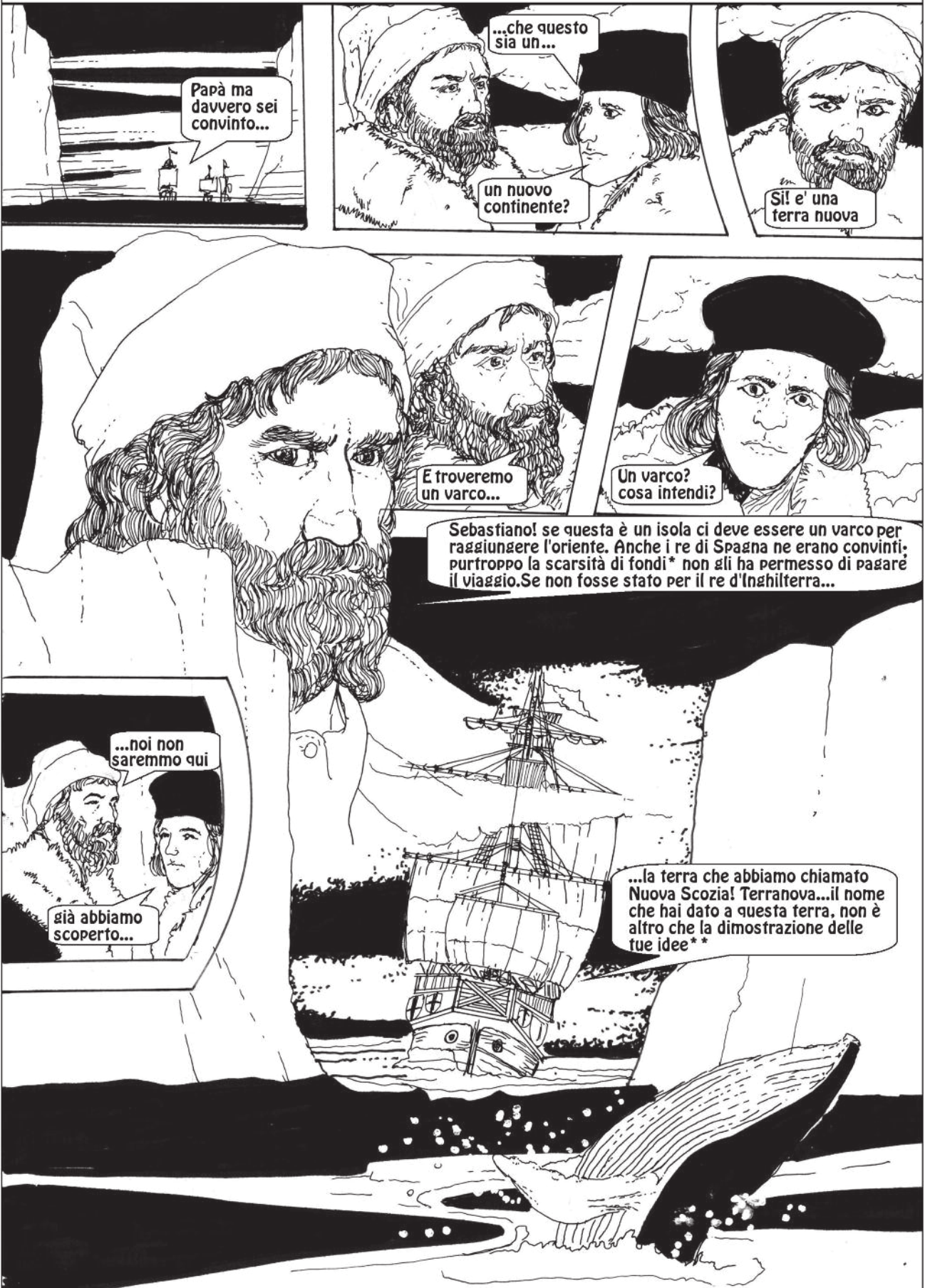
I bei locali, ampi e spaziosi, della biblioteca comunale, offrono una vasta scelta agli utenti di questa efficiente struttura

Quinta puntata: I grandi navigatori del rinascimento

Le scoperte di Cristoforo Colombo fecero iniziare una nuova era di esplorazioni.



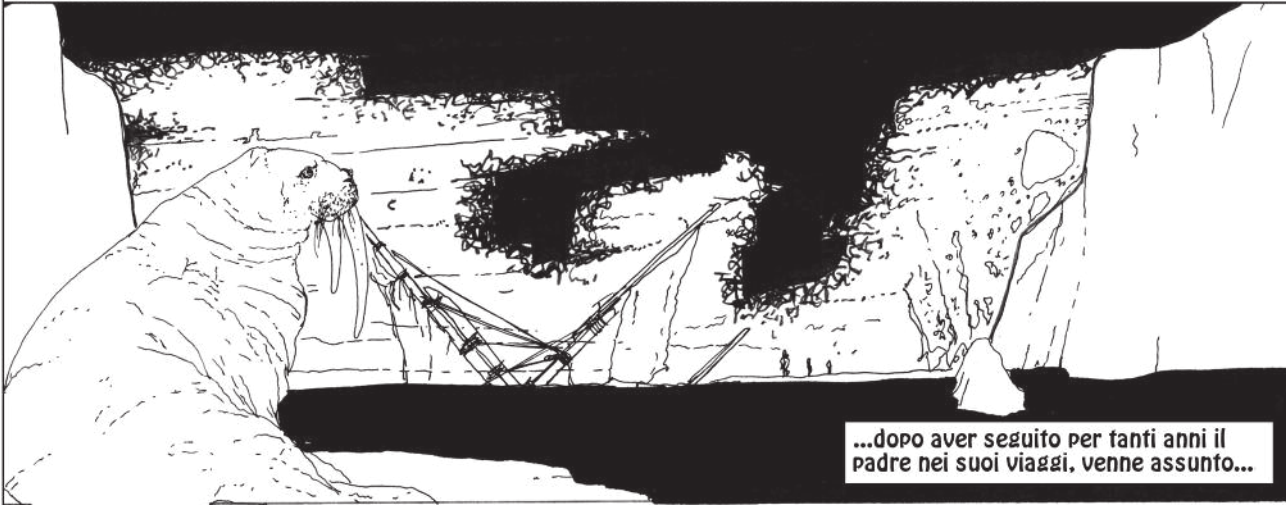
Le corti europee fecero a gara per assicurarsi i migliori navigatori ed i più valenti cartografi. Uno di questi fu Giovanni Caboto (Gaeta 1455- ? 1498), che fu noto per aver continuato l'opera di Cristoforo Colombo e per essere stato uno dei primi navigatori ad aver intuito che il navigatore genovese non aveva raggiunto l'Estremo Oriente.



* Ci fu una profonda crisi economica in Spagna nel 1493, probabilmente causata dalle spese sostenute nel 1492 per completare la "reconquista"

** Non erano solo le idee di Caboto, anche Amerigo Vespucci ed altri navigatori dell'epoca erano convinti che la terra toccata da Colombo non fosse il Katai

In uno dei suoi ultimi viaggi (1498), Giovanni Caboto, dopo aver raggiunto le coste del Labrador,* fu costretto dai ghiacci galleggianti a fare rotta verso Sud...; un'altra ipotesi narra che, trovando un varco a Nord verso il Giappone, la flottiglia avrebbe raggiunto la Groenlandia...; forse ci fu un ammutinamento o forse un naufragio...Giovanni Caboto non fece più ritorno dal suo viaggio e non si hanno informazioni precise. Sebastiano Caboto, figlio di Giovanni...

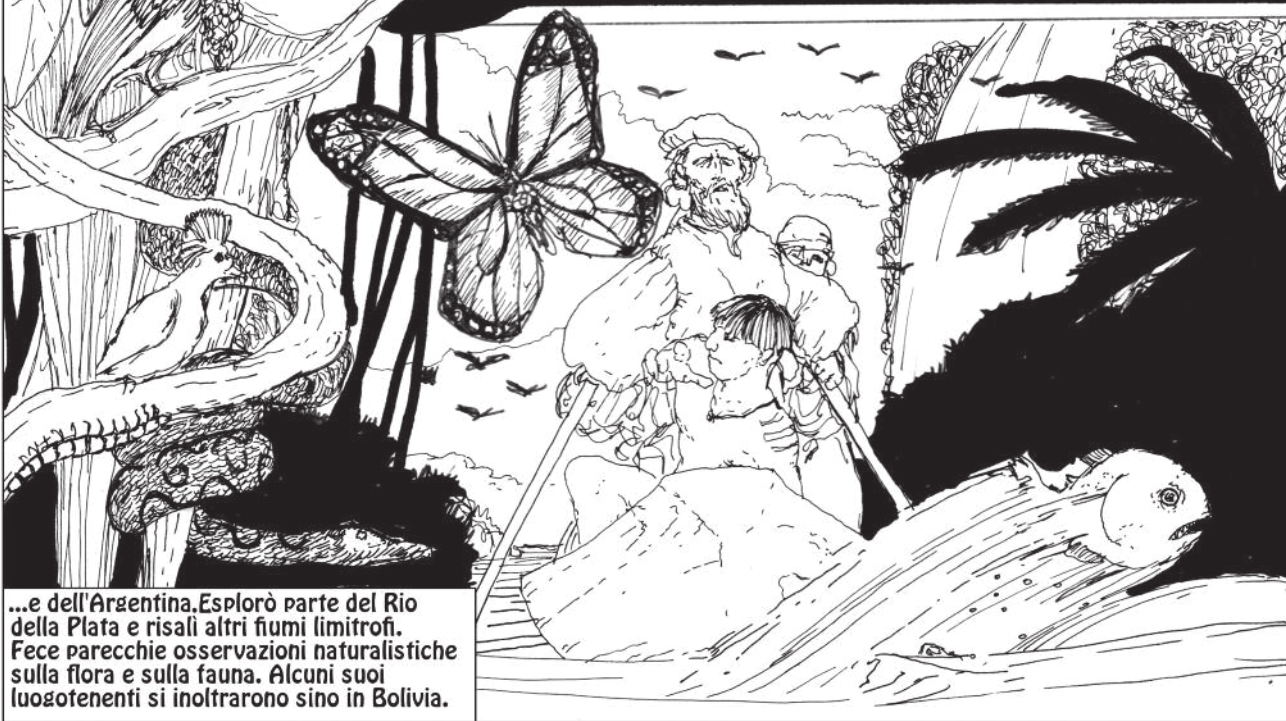


...dopo aver seguito per tanti anni il padre nei suoi viaggi, venne assunto...

...come cartografo dal re d'Inghilterra; in seguito, nel 1526, iniziò i suoi viaggi verso il nuovo mondo...



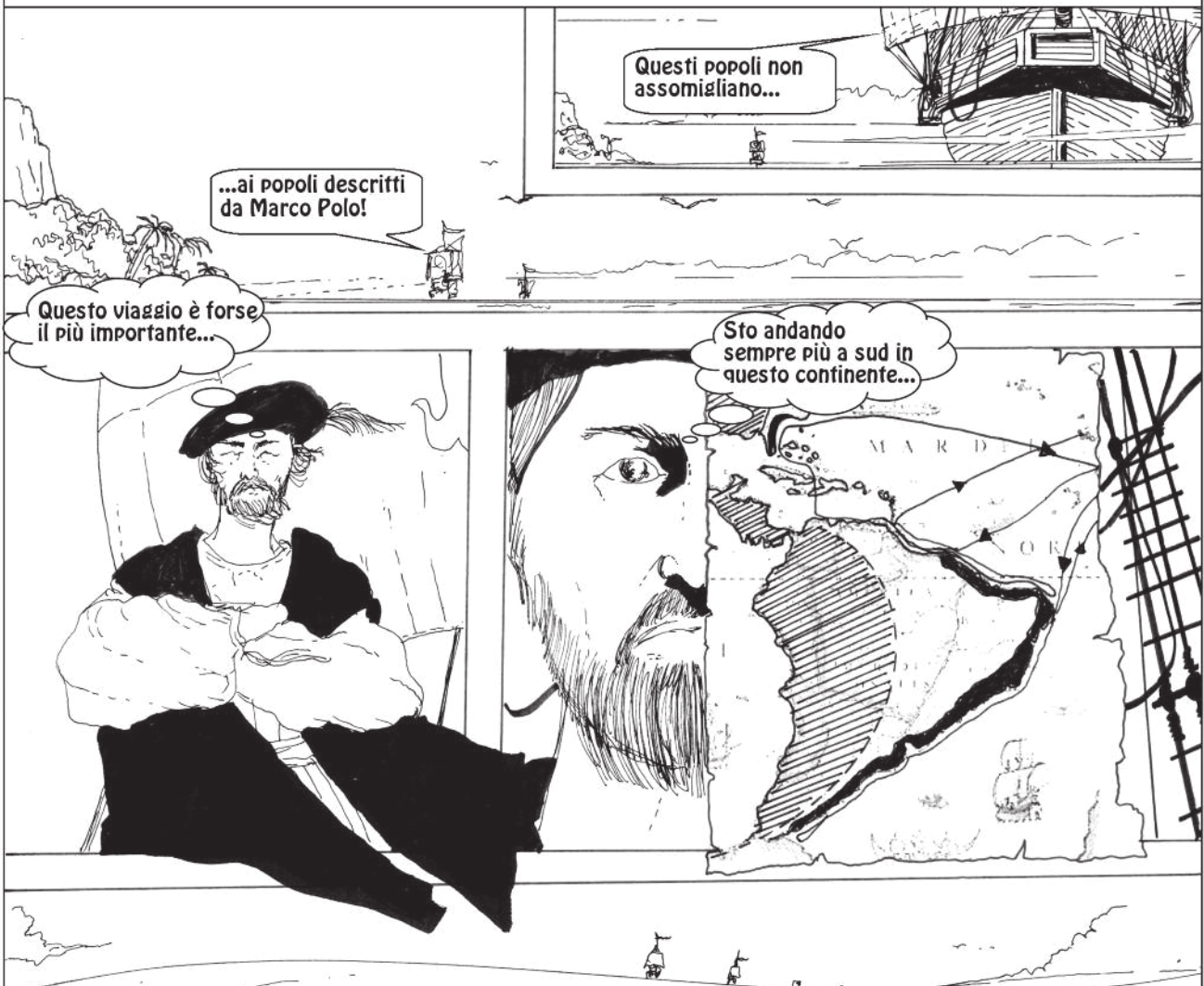
...esplorò le coste dell'Uruguay...



...e dell'Argentina. Esplorò parte del Rio della Plata e risalì altri fiumi limitrofi. Fece parecchie osservazioni naturalistiche sulla flora e sulla fauna. Alcuni suoi luogotenenti si inoltrarono sino in Bolivia.

*Il Labrador è un'ampia penisola del Nord America di circa 1.300.000 km² situata nel Canada orientale.

Uno dei più noti navigatori italiani dopo Cristoforo Colombo, fu Amerigo Vespucci (1454 Firenze- 1512 Siviglia). La sua opera fu così importante che i cartografi tedeschi Martin Waldseemüller (1470 ca.-1521) e Matthias Ringmann (1482-1511) battezzarono il nuovo continente con il suo nome...: America. Fu tra i primi a sostenere l'idea che Cristoforo Colombo avesse scoperto un nuovo continente. Il primo viaggio di Vespucci avvenne nel 1497*, il secondo nel 1499-1500**; in ambedue i viaggi portò con sé Juan de la Cosa, il fioniere di Colombo.



* viaggio in cui le navi toccarono terra probabilmente nell'attuale penisola della Guajira (nell'attuale Colombia).

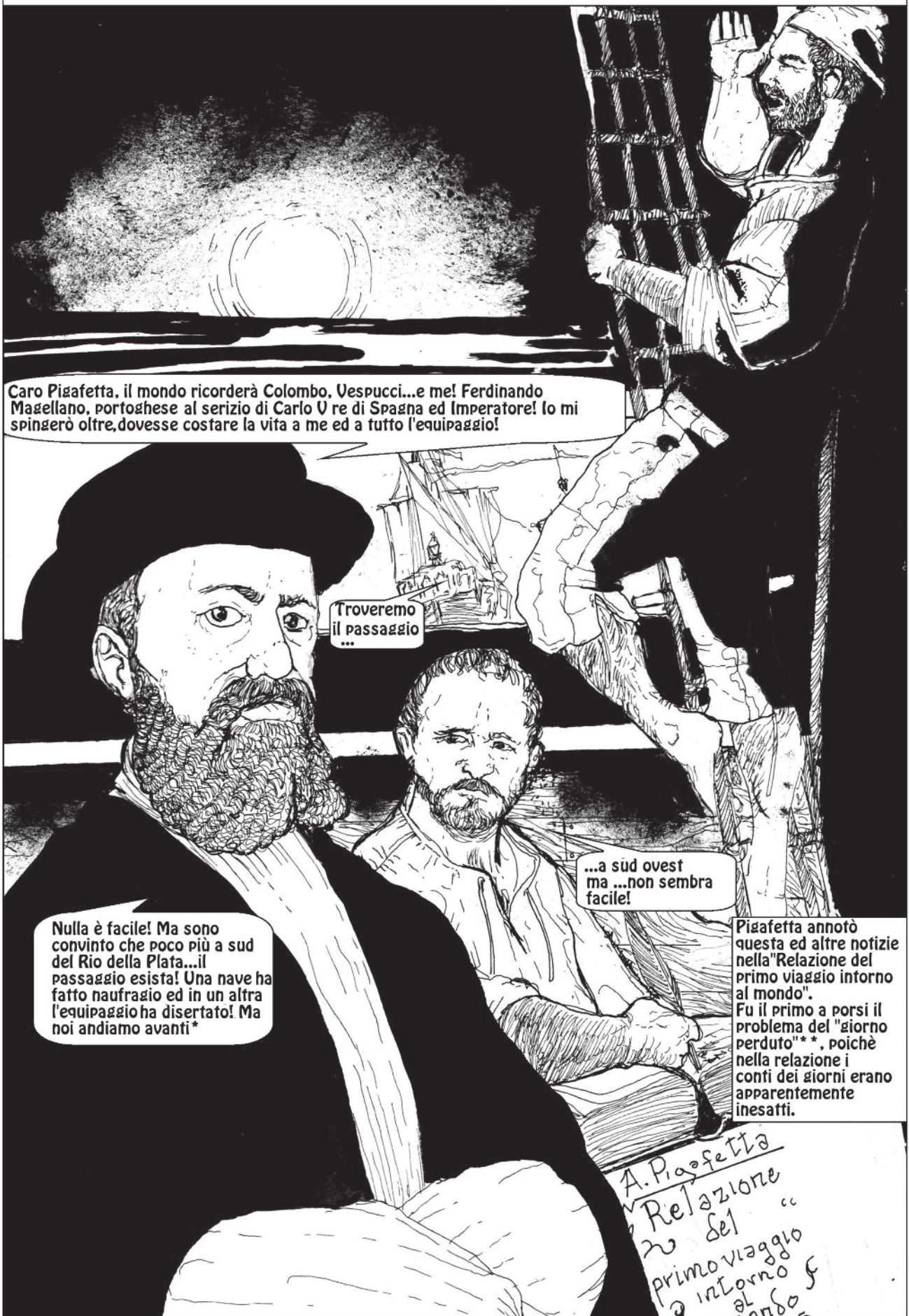
** Juan de la Cosa, al ritorno dal viaggio, redasse il primo mappamondo nel quale si descrivono le coste centroamericane; nello stesso viaggio Vespucci individuò "quattro stelle figurate come una mandorla" che indicavano la direzione del Sud, che vennero poi chiamate "La Croce del Sud".

Nel quarto ed ultimo viaggio, Amerigo Vespucci raggiunse le coste dell'attuale Brasile e poi andò ancora più a sud. Si narra che Ferdinando Magellano, nel 1520, quando i suoi uomini vacillarono (prima di navigare lo stretto che in seguito porterà il suo nome) disse: " Fin qui arrivò Amerigo Vespucci, il nostro destino è di andare oltre! "



*A. Vespucci aveva inventato un modo per verificare la longitudine con il metodo della "distanza lunare" ed era in grado più di ogni altro di fare il punto nave con precisione quasi assoluta. ** conosciute agli antichi greci ma che successivamente divennero invisibili alle latitudini mediterranee a causa della precessione degli equinozi

Se abbiamo notizie della prima circumnavigazione del globo, lo dobbiamo ad un italiano, Antonio Pigafetta (1492-1531)



Caro Pigafetta, il mondo ricorderà Colombo, Vespucci...e me! Ferdinando Magellano, portoghese al servizio di Carlo V re di Spagna ed Imperatore! Io mi spingerò oltre, dovesse costare la vita a me ed a tutto l'equipaggio!

Troveremo il passaggio...

...a sud ovest ma ...non sembra facile!

Nulla è facile! Ma sono convinto che poco più a sud del Rio della Plata...il passaggio esista! Una nave ha fatto naufragio ed in un'altra l'equipaggio ha disertato! Ma noi andiamo avanti*

Pigafetta annotò questa ed altre notizie nella "Relazione del primo viaggio intorno al mondo". Fu il primo a porsi il problema del "giorno perduto"**, poiché nella relazione i conti dei giorni erano apparentemente inesatti.

A. Pigafetta
Relazione del primo viaggio intorno al mondo

* Infatti Magellano ha ragione ed imboccando lo Stretto che da lui prenderà il nome scoprì il più importante passaggio naturale tra l'Oceano Pacifico e l'Oceano Atlantico. ** risolse il problema anche grazie a Pietro Martire d'Anghiera, il quale suggeriva che se si compie un giro attorno alla terra in direzione ovest, alla fine del viaggio si vedrà il Sole sorgere una volta in meno, per questo motivo nella relazione di Pigafetta mancava un giorno.

Magellano, attraversato lo stretto, trovò davanti a se un oceano che battezzò Pacifico poichè era particolarmente calmo. Il resto del viaggio però fu disastroso: il mare, l'equipaggio, gli indigeni delle varie isole...tutto sembrò contro Magellano.



La prima circumnavigazione del globo in 2 anni, 11 mesi e 17 giorni. Approdò una sola nave che imbarcava acqua e aveva una velatura di fortuna. A bordo vi erano soltanto 18 uomini (dei 237 partiti). Tra essi Antonio Pigafetta,* lo stesso Magellano perse la vita durante uno scontro con gli indigeni delle isole esplorate...o forse a causa di un ammutinamento. L'epoca delle grandi esplorazioni era appena iniziata ed ancora le pur possenti caracche erano solo timidi gusci di noce in confronto alle grandi masse oceaniche. Solo i cuori di esperti navigatori potevano affrontare lo sgomento e l'orrore (misto a meraviglia) dei grandi oceani che scatenano la propria ira.



* Il vero nome di Antonio Pigafetta era Antonio Lombardo.



GIAN LUCA BOETTI

ISOLE MINORI D'ITALIA I sentieri più belli 57 Itinerari da non perdere

Ed. Gribaudò - Milano 2017
pagg. 238 - Euro 22,00

È corretto definirle “minori”, ma sono in realtà una delle maggiori attrazioni paesaggistiche del nostro Paese e sono da considerare nel loro insieme come le più suggestive se confrontate con le altre isole “minori” dei cinque continenti. Questo ce lo dimostra Gian Luca Boetti, escursionista, alpinista, naturalista e fotografo, tracciando su 14 di loro 54 “sentieri”, come promette il sottotitolo del libro. Le isole prese in considerazione sono ubicate in tre regioni: in Sardegna (Pan di Zuccherò, San Pietro, Sant'Antioco, Asinara, Tavolara e La Maddalena), in Toscana (Giannutri, Giglio, Montecristo, Pianosa, Elba, Capraia e Gorgona) e in Liguria (Palmaria). Dopo un lucido compendio sul patrimonio naturale e cultura-

le rappresentato da queste piccole isole, a volte nemmeno conosciute dai più, l'A., per ciascuna di esse traccia un esauriente profilo per quanto riguarda in dettaglio la sua storia e le sue caratteristiche peculiari, seguito da una scheda contenente tutte (e davvero tutte) le informazioni utili al visitatore, da come chiedere il permesso di accesso al tipo di equipaggiamento. Ovviamente, con l'indicazione del “sentiero” proposto. Tutto ciò integrato da illustrazioni e da chiare mappe a colori.

Dal momento che sarebbe piuttosto difficile trovare spazio per questo volume nello zainetto del lettore-turista, a causa del suo formato (22,5 x 19,5 cm) e del suo peso (quasi un chilogrammo!), l'A. ha provveduto a ristampare le informazioni sulle 14 isole su altrettante schede molto maneggevoli, collocate nel secondo risvolto di copertina, facilmente consultabili “sul campo”: un ulteriore motivo per apprezzare un volume il cui contenuto va ben oltre i limiti di una guida turistica tradizionale.

Il testo è corredato da oltre 150 foto scattate dall'A., molte delle quali a piena pagina o affacciate, assolutamente eccezionali per resa cromatica e scelta delle inquadrature. Sono state realizzate con l'assistenza della Sony utilizzando obiettivi ad alta risoluzione montati su macchine stabilizzate su 5 assi e dotate di *display* particolarmente luminoso. La consistente grammatura della carta patinata ed il formato del volume contribuiscono dal canto loro a valorizzare

ulteriormente questa suggestiva raccolta di immagini. Né si può omettere di sottolineare l'eccellente resa tipografica (Grafiche Busti, Colognola ai Colli - Verona).

Claudio Ressmann



TOM WIDDEN E MICHAEL LEVITT

L'ARTE E LA SCIENZA DELLE VELE

Ed. Nutrimenti - Roma 2018
pagg. 168 - Euro 28,00

Non sono davvero sovraccariche di volumi di autori italiani sulla teoria e la pratica delle vele gli scaffali delle nostre biblioteche specializzate. Anche se da noi l'attenzione per questo settore è andato aumentando negli ultimi anni, non si può negare che alle relative problematiche, affrontate con rigore scientifico, è interessato un limitato gruppo di velisti agonisti, di studiosi e di operatori del settore.

La premessa è necessaria per collocare sotto la giusta luce questo volume del 2016, ri-



stampato ora in una versione aggiornata, e per fare intendere che si tratta di un'opera destinata a chi vuole approfondire lo specifico argomento aggiornandosi su quanto si studia e si realizza negli Stati Uniti, riconosciuti *leader* della vela dei giorni nostri.

I due autori fanno parte dell'*élite* della *top sail*: uno di loro (Tom Widden) è il presidente del North Technology Group che include la North Sails, la più grande veleria al mondo, ed ha partecipato a otto edizioni dell'*America's Cup*, delle quali tre vittoriose. mentre l'altro è uno specialista nella narrativa tecnica del settore.

All'inizio del testo non poteva mancare un doveroso riferimento storico alle vele della mitica goletta *America*, ai successivi passaggi dal lino al cotone, per arrivare alle fibre poliestere (Dacron), al carbonio. al Kevlar, allo Spectra, fino al più recente Vectran, una fibra costituita da un polimero a cristalli liquidi: tutti menzionati con dovizia di dettagli dei relativi impieghi e dei metodi di lavorazione.

Di particolare interesse la descrizione delle attuali possibilità offerte nel settore dell'informatica; in particolare, l'intero capitolo 5 è dedicato alle vele modellate tridimensionalmente: 3DL e 3 Di. Da segnalare anche un approfondito approccio scientifico all'interazione nei sistemi velici tra vento e superfici esposte.

Molto aggiornata è la parte riservata all'informatica applicata alla possibilità di modellare digitalmente le vele: in pratica oggi è come se il pavimento della veleria fosse sostituito

dallo schermo del *computer*. Si tratta di grande aiuto per il velaio del XXI secolo che però deve affrontare il problema dell'elevatissimo costo dei relativi *software*.

L'obiettivo finale per lui, e per i suoi clienti, è quello di ottenere un miglioramento della VMG (*velocity make good*) intervenendo sulla forma e sulle delle dimensioni della vela. A questo proposito va rilevato come l'ormai diffuso ricorso al CAD (*computer-assisted design*) in questo settore va oltre la semplice progettazione, ma si riferisce anche al *modeling* e all'intera parte analitica del processo di produzione.

I capitoli finali del libro sono dedicati alle strutture e alle regolazioni dei due tipi fondamentali di vele, per ciascuno dei quali gli AA. hanno profuso le loro esperienze maturate nel corso di decenni di attività professionale "sul campo".

Ci si dilunga, tra l'altro, sull'ottimizzazione della velocità in bolina, in presenza anche delle svergolamento della randa con conseguente sventamento della vela al di sopra di una certa altezza. Così come vengono trattati gli effetti dell'allunamento della randa stessa, quando cioè entra in gioco l'area compresa tra la balumina rettilinea e la porzione di vela esterna a questa.

Per le vele di taglio viene esaminata con accuratezza la variazione del coefficiente di pressione sulle varie zone, quantificandolo e traducendo in utili consigli pratici quanto appreso dalla teoria. Viene ricordato come i progressi siano stati negli ultimi cinque lustri assoluta-

mente eccezionali: basti pensare che oggi le vele di prora possono essere bordate fino a 4-5 gradi, una decina d'anni fa fino a 7-8 gradi e 25 anni fa tra gli 8 e i 10 gradi.

Teoria e pratica, impregnate di un linguaggio necessariamente specifico ed esclusivo, sono trattate con pari accuratezza e rigore immerse in uno stile lucido e scorrevole. Non c'è un glossario di termini marinareschi, ma per il genere di lettori cui è destinato il volume, soprattutto velisti esigenti desiderosi di perfezionare le tecniche di regolazione delle proprie vele e di acquisire una maggiore conoscenza del mondo della veleria moderna, tale appendice sarebbe stata del tutto superflua. Sono invece utili se non indispensabili i grafici e le tabelle (sempre chiarissimi) che opportunamente abbondano nel testo e così pure le suggestive foto di barche a vela, alcune a piena pagina e tutte a colori, scattate da prestigiosi fotografi (tra i quali il nostro Carlo Borlenghi), valorizzate dalle dimensioni del volume (28 x 23 cm). La recente stampa aggiornata di questa edizione ha consentito, poi, di inserire foto attualissime, come quella del veliero sperimentale *Vista Sailrocket 2* che recentemente ha raggiunto sui 500 metri i 65 nodi (tre volte la velocità del vento...).

Una menzione a parte merita la rigorosa traduzione di Carlo Romano, al quale spetta il merito di avere coniugato felicemente la terminologia tradizionale della vela di ieri con quella ipertecnologica della vela di oggi e di domani.

Claudio Ressmann

Posidonia oceanica: alga o pianta?

di Maria Sveva Sciuto

Parlamo della *Posidonia oceanica*, cercando di far luce su cosa sia effettivamente questa specie, spiegandone la sua struttura e importanza. Spesso, quando siamo in spiaggia a fare castelli di sabbia o su una costa ciottolosa a prendere il sole, sentiamo qualcuno, adul-

to o bambino che sia, che indicando dei detriti vegetali, esclama: “guardate, ci sono delle alghe!”. Nulla di più sbagliato. I resti o le distese vegetali, che sembrano alghe, in realtà sono depositi di *Posidonia oceanica* (Linnaeus) De lille, 1813, una pianta acquatica endemica del Mar Mediterraneo, appartenente alla famiglia delle Posidoniacee, del tutto simile alle piante terrestri, che come tali possiede radici, fusto e foglie. Le foglie morte che cadono dalla pianta di *Posidonia oceanica* e che si depositano lungo le spiagge, specialmente dopo le mareggiate autunnali, formano degli ammassi instabili, estesi anche alcune decine di metri e alti da pochi decimetri a qualche metro, chiamati *banquettes* di *Posidonia oceanica*.

Quante ne avrete viste nella vostra vita?

Queste *banquettes*, effettivamente poco piacevoli alla vista, in realtà assumono un ruolo fondamentale per la protezione della costa dall'erosione costiera; la loro struttura compatta ed elastica assorbe l'energia del moto ondoso, riducendone la capacità erosiva.

Le *banquettes* di *Posidonia* e parti singole di fasci fogliari, però, non sono gli unici resti che possiamo individuare sulle spiagge. Infatti, spesso e volentieri, ci imbattiamo nelle cosiddette “palle di mare”, chiamate egagropile, formate da fibre di *Posidonia* modellate dal moto ondoso.

Anche di queste ne avrete viste a migliaia lungo le spiagge, chiedendovi spesso, cosa fossero. Questo, però, è solo quello che siamo in grado di percepire riguardo la *Posidonia oceanica* al di fuori del suo ambiente naturale, ovvero al di fuori dell'acqua. Per cogliere appieno tutto lo splendore di questa pianta, ideale è andare sott'acqua o fare semplicemente snorkeling.

La *Posidonia*, che occupa prevalentemente fondali sabbiosi tra i 10 e i 40 metri di profondità, come detto in precedenza, non è un'alga, bensì una pianta superiore, appartenente alle Fanerogame, piante con organi riproduttivi ben visibili, caratterizzate dalla presenza del seme. La *Posidonia* differisce dalle alghe per la presenza di fiori bianchi in autunno e la produzione di frutti,



Una *banquette*, tipica formazione di *Posidonia oceanica* morta e spiaggiata



Una di quelle cosiddette “palle di mare”, chiamate egagropile, formate da fibre di *Posidonia* modellate dal moto ondoso

conosciuti come “olive di mare” durante la stagione primaverile. Inoltre, possiede un apparato radicale, un sistema di trasporto interno e la presenza di foglie dal colore verde brillante, inserite direttamente sul fusto (rizoma), in grado di effettuare la fotosintesi clorofilliana.

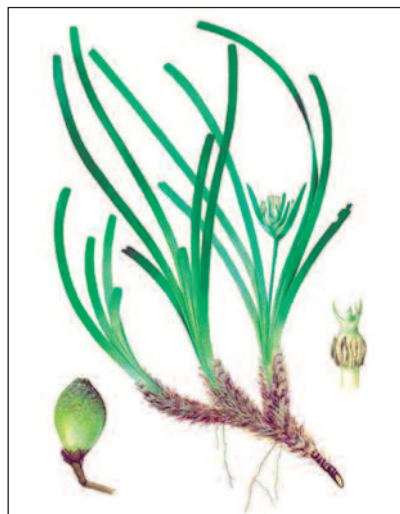
Le foglie sono raggruppate in fasci di 4-8 e sono disposte a ventaglio: all'esterno vi sono le foglie più adulte e lunghe, mentre all'interno, le più giovani e le più piccole. La *Posidonia* possiede un ciclo vitale pluriennale: si alternano fasi con riproduzione asessuata a fasi con riproduzione sessuata.

Le alghe, a differenza delle piante, non possiedono tessuti distinti, ovvero radici fusto e foglie, ma presentano un unico pseudo-tessuto chiamato tallo.

Qui riportiamo rispettivamente la struttura di *Posidonia oceanica*, dove sono messe in evidenza tutte le sue componenti: frutto, fio-

re, radici, fusto (rizoma) e foglie, e la struttura, molto più semplice di una comunissima alga *Ulva lactuca*, la lattuga di mare.

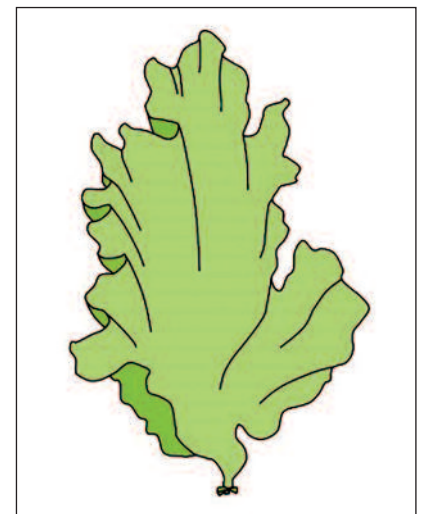
La fanerogama marina – forma delle vere e proprie distese, come fossero prati sommersi, definite con il termine di praterie di *Posidonia*.



Una immagine pittorica di una *posidonia* con a fianco, quella di una comunissima *ulva lactuca* o lattuga di mare

Le piante di *Posidonia* si insediano su fondo mobile grazie ai rizomi e alle radici, le quali intrappolano al loro interno il sedimento, dando così origine a delle strutture molto compatte chiamate *matte*.

Con questo meccanismo la *Posidonia* è in grado di utilizzare un fondale, quello sabbioso, non utilizzabile dalle alghe per l'assenza di strutture di ancoraggio, quali le radici. Le praterie di *Posidonia* sono fondamentali dal punto di vista eco-biologico ed è fondamentale proteggerle. Vediamo perché: 1) la *Posidonia* è una pianta endemica del Mar Mediterraneo. Per endemica si intende una specie esclusiva di un dato territorio e pertanto se dovesse essere messa a rischio e scomparire nel Mediterraneo, la *Posidonia* si estinguerebbe; 2) come le *banquettes*, le praterie di *Posidonia* sono importanti per contrastare l'erosione costiera; 3) le praterie di *Posidonia oceanica* sono aree di rifugio, nutrimento e nursery per molte spe-





Lo splendido colpo d'occhio subacqueo che dà una prateria di posidonia

cie marine e per molte specie di pesci, commerciali e non, come quelle appartenenti alla famiglia degli sparidi come *Diplodus annularis*, il comunissimo sarago, e *Scorpaena scrofa*, lo scorfano. Inoltre, le tartarughe marine appartenenti alla specie *Chelonia mydas* e la specie di pesci *Sarpa salpa* si nutrono delle foglie della fanerogama marina; 4) le praterie di *Posidonia* sono un ottimo bioindicatore della qualità delle acque marine costiere, in quanto sono molto sensibili a variazioni di salinità, torbidità e quindi all'aumento di sedimenti in sospensione, che ostacolando la penetrazione della luce in acqua influisce sulla crescita della *Posidonia*, che come ogni pianta, per svilupparsi ha bisogno, oltre che di nutrienti, anche di luce per poter effettuare la fotosintesi clorofilliana.

Nonostante la sua importanza, la *Posidonia*, essendo poco conosciuta e di conseguenza poco

tutelata, negli ultimi anni si sta riducendo drasticamente. Si parla infatti di regressione delle praterie di *Posidonia*. Basti pensare, per esempio, alla prateria che si trova di fronte al Promontorio del Circeo che negli ultimi 50 anni si è ridotta del 60%, passando da 7.290 ettari nel 1959 a 2.899 ettari nel 2005. Tutto questo è dovuto principalmente alla pesca a strascico effettuata dai pescatori, all'ancoraggio delle barche

da diporto e al ripascimento delle spiagge.

Speriamo di aver colmato alcune lacune riguardo l'argomento *Posidonia oceanica*, e di aver incuriosito e appassionato almeno una buona parte dei lettori, affinché possano trasmettere queste informazioni anche agli altri, tanto da poter far capire al maggior numero possibile di persone l'importanza e la maestosità di questa pianta marina, poco conosciuta e troppo spesso ignorata, sminuita nel suo valore e scambiata per un'alga. ■



Una "oliva di mare", il frutto primaverile prodotto dalla posidonia



le nel settore della eco-biologia del mare e curerà una serie di articoli inerenti varie problematiche legate a questo argomento, che risulta ancora oggi essere troppo poco conosciuto o addirittura ignorato.

Maria Sveva Sciuto, 25 anni, eco-biologa marina, si è laureata nel 2018 con una tesi magistrale su "Caratterizzazione degli habitat bentonici di un'area al largo del Circeo, mediante l'integrazione di dati biologici del popolamento a policheti e geofisici" all'Università La Sapienza di Roma. Ha iniziato a collaborare recentemente con Lega Navale

Ambienti per le immersioni

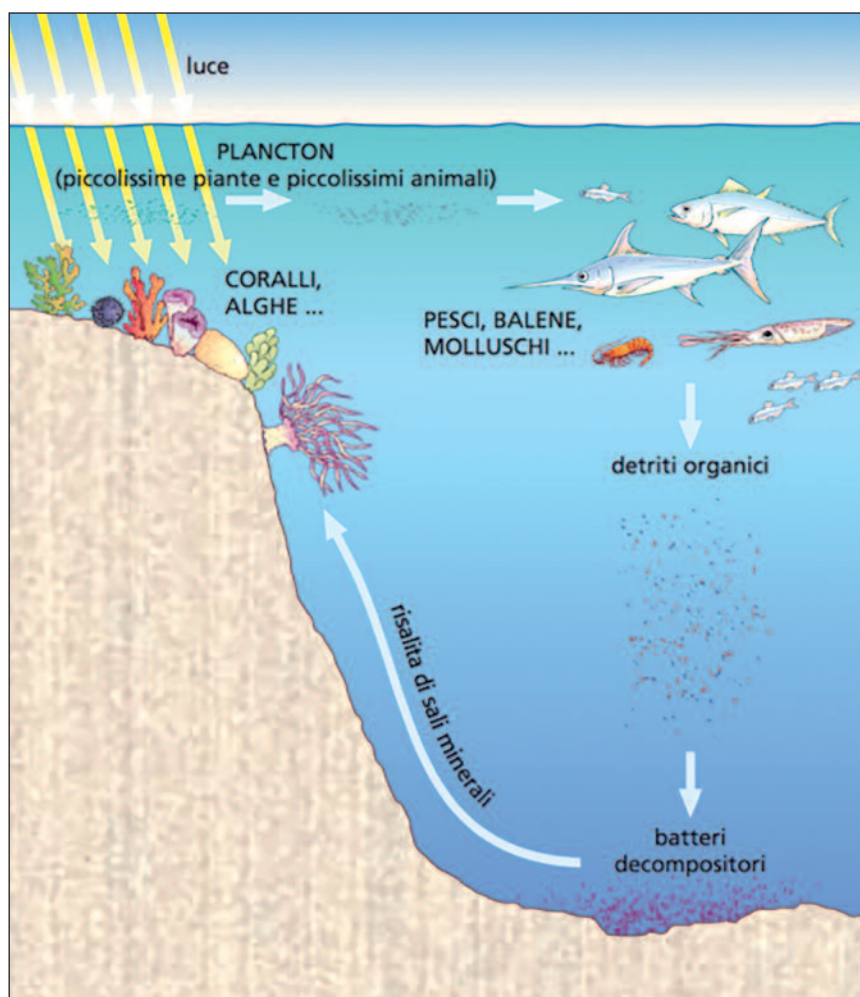
(22^a parte)

di Alberico Barbato

Un tuffo in una goccia di acqua marina, questa è la nostra prossima immersione. L'acqua salata occupa il 70% della superficie del globo e quando noi decidiamo di immergerci in un qualsiasi mare del mondo, dobbiamo sapere che stiamo per entrare in un elemento vitale per eccellenza.

L'acqua di mare è una soluzione molto complessa che contiene tutti gli elementi conosciuti, dall'idrogeno all'uranio, a volte in notevoli quantità, altre in dosi minime, come l'oro. La salinità, e quindi la concentrazione di sali di un'acqua marina, può dipendere dal periodo dell'anno nel quale la si esamina, dal sito da dove questa viene prelevata o dalla profondità da cui proviene. Per queste diverse condizioni variabili, è possibile trovare, per esempio, dei valori di salinità doppi nel Mar Mediterraneo rispetto a quelli del Mar Glaciale Artico.

I sali marini sono stati trasportati in maggior parte dai ruscelli



I cicli vitali nell'acqua del mare

che hanno eroso il suolo dei continenti per milioni di anni; invece, gli elementi volatili (zolfo, azoto, boro ecc.) provengono dall'atmosfera primordiale, mentre gli altri minerali arrivano dalle sorgenti idrotermali sottomarine calde.

Una delle grandi particolarità dell'acqua di mare, è quella di presentare una composizione costante: qualunque sia il grado di salinità, le relative proporzioni dei suoi principali componenti restano invariate. Questo fenomeno permise di formulare una legge nota come legge di Dittmar (dal nome del chimico scozzese che ha dimostrato questa proprietà nel 1884) che permette così di determinare la salinità globale dell'acqua di mare a partire da un'unica misura: la concentrazione salina di uno dei suoi principali elementi, qualsiasi esso sia.

Essendo più densa, l'acqua molto salata affonda e si immerge sotto le acque meno dense e meno ricche di sale. E' così che nelle regioni polari, il sale espulso dall'acqua di mare trasformata in ghiaccio, rende la restante acqua ancora più salata e quindi più densa, facendola scendere fra 1 e 3 km. di profondità. Questa discesa verso i grandi fondali, avvia un lento movimento intorno al pianeta, conosciuto come il lungo *Tapis Roulant* oceanico. Una marcia lenta e forzata, alla velocità calcolata di alcuni millimetri o centimetri al secondo che purtroppo corre il rischio d'incepparsi. Questa anomalia nello scorrimento delle acque, dovuta al riscaldamento dei poli è preoccupante per la salute del-

la terra. Il fenomeno dell'aumento delle temperature dell'estremità terrestri rimane ancora misterioso e pieno di dubbi, ma è sotto costante osservazione da parte degli scienziati.

quanta aziende nipponiche di prodotti "sanitari" si sono divise il mercato di questa acqua freddissima, estratta al largo delle coste del Giappone a 340 m di profondità. L'acqua di mare è "viva" e non



Il ciclo dell'acqua

La particolare composizione dell'acqua di mare, un concentrato di oligoelementi (sostanze necessarie al buon funzionamento degli organismi viventi) la rende l'ambiente più adatto e favorevole alla vita. E' per questo che a ogni costo dobbiamo difendere i diritti di sopravvivenza e salute della natura del mare, al fine di consentire la continuità della vita globale nei suoi delicati e indispensabili equilibri.

Le acque profonde, dopo essere state risucchiate dai vortici oceanici, si rigenerano e si caricano di plancton, oltre che di sostanze nutritive e di sali minerali.

I giapponesi vanno pazzi per le acque profonde che giudicano ideali per il benessere della vita. Cin-

può essere ricostituita a partire dai suoi soli componenti chimici. Questa preziosa risorsa liquida se la si rinchiude in un recipiente, perde molti suoi effetti biologici che scompaiono nel giro di qualche giorno (non sappiamo come i giapponesi trattino le acque profonde imbottigliate, che commercializzano come "originale"). La stessa acqua lasciata all'aperto in un recipiente, si ossida e se proviamo a sterilizzarla ad alte temperature, i suoi oligoelementi precipitano. Gli animali marini in cattività, soffrono nell'acqua di mare sintetica degli acquari, e ciò vuole dire che l'acqua marina è insostituibile.

Voglio raccontarvi una nota degna di essere citata e, principal-



Gli elementi essenziali contenuti nell'acqua del mare

mente interessante per tutti i subacquei: l'esperienza in questione, è quella riguardante la diversa sensazione corporea e psicologica che si prova se in un'immersione utilizziamo una muta umida oppure una stagna. Nel primo caso, con una muta umida, il contatto della pelle con l'acqua ci trasmette una grande quantità di messaggi e di energie, appartenenti al liquido stesso. Si percepiscono chiaramente queste trasmissioni e si stabilisce durante l'immersione un rapporto intimo con il liquido, uno scambio di comunicazioni dalle quali si realizza un arricchimento utile per i due protagonisti: noi e il mare. Altrimenti, con una protezione completamente stagna, si ha una sensazione di isolamento totale, come di essere esterni al fatto che si sta vivendo. Immergendosi con questa muta estremamente protettiva, sembra, durante l'immersione, di vivere vedendo un documentario su uno schermo, spettatori isolati dall'ambiente e non più sensorialmente collegati alla realtà. Ricordo di avere provato questa sensazione nel giorno in cui indossai per la prima volta la mitica muta stagna Viking. Per me era un progresso tecnologico senza precedenti, non avrei più sentito il mi-

notai con disappunto quest'impressione di distacco dall'ambiente. Il mare che mi aveva sempre comunicato messaggi e energie, improvvisamente sembrava avesse "staccato la spina".

Infatti, la vita marina è anche ricca di messaggi di ogni genere perché le sostanze prodotte e rilasciate nell'acqua di mare, da qualsiasi specie animale o vegetale, sono in grado di agire a distanza sul comportamento o sui processi biologici di ogni essere immerso.

Fra l'acqua di mare e i liquidi fisiologici propri degli esseri umani, ci sono somiglianze sorprendenti. La composizione della loro formula minerale è quasi identica, come notiamo – pure – nella loro concentrazione.

Per Renè Quinton, fisiologo e biologo francese, (1866-1925) ogni essere umano è un vero e proprio acquario marino vivente, infatti lo scienziato scrive che il nostro ambiente organico (i liquidi in cui sono immerse le nostre cellule) presenta notevoli analogie con l'ambiente marino. Tornando alle nostre esperienze subacquee, possiamo ribadire con certezza che nel corso di un'immersione, oltre all'esperienza formativa dell'esplorazione subacquea, il nostro corpo e

nimo freddo! Ma esaurita la sensazione di piacevole meraviglia, dovuta al piacevole tepore in fondo al mare,

la nostra mente si arricchiscono di tutti quei dati provenienti dal liquido che ci ospita, quindi l'uomo e il mare interagiscono. Purtroppo le sole parole che vi scrivo in questo testo, non bastano a trasmettere la percezione di ciò che realmente si vive quando siamo immersi in mare: la letteratura, per quanto specifica e accurata nelle espressioni, rimane sterile al confronto con la realtà di ciò che si vive sott'acqua.

Potranno, questi racconti, solamente alimentare la curiosità di andare a scoprire questo rapporto, forte e utile tra l'essere umano ed il mare. L'acquisizione di tale e tanta energia, che proviene dal contatto diretto con gli elementi, ci conduce a comprendere quanto sia necessario difendere tutto ciò che la natura ci ha donato e continua a donarci. Sì, è vero che attualmente, tanti organi competenti sono più sensibili a questo immenso problema: il massacro e la distruzione dell'ambiente vengono citati da i mass-media continuamente ma le parole, soprattutto in questo caso, servono a poco. I casi di inquinamento, sempre più frequenti e oltraggiosi per la natura, purtroppo continuano in una maniera che sembra inarrestabile. Forse con un'azione che parta dal basso, una difficile ma possibile impresa, si potrà fare qualcosa, ma questi sforzi rimarranno vani se non saranno affiancati da forti ed importanti decisioni dall'alto che sole potranno arrivare a fermare il continuo pericoloso abuso sulla natura del nostro pianeta. Crediamoci. ■

Motori ad iniezione e patenti nautiche

a cura di Aniello Raiola

Il decreto legislativo n. 229/2017 ha innovato, tra gli altri, l'articolo 39 del codice della nautica da diporto, dedicato alle patenti nautiche. In particolare, per la navigazione entro 6 miglia dalla costa l'obbligo di patente ora scatta quando a bordo dell'unità è installato un motore di cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione o *iniezione a due tempi*, o a 1.000 cc se a carburazione o a *iniezione a quattro tempi fuori bordo*, o a 1.300 cc se a carburazione o a *iniezione a quattro tempi entro bordo*, o a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV.

Come si noterà, sono introdotti nuovi parametri relativi all'obbligo di patente nautica, per i motori ad iniezione e i motori diesel sovralimentati: infatti, in corsivo sono riportate le modifiche rispetto alla precedente norma, che:

- non contemplava i motori a iniezione a due tempi (in quanto nel 2005 non esistevano),
- non distingueva tra iniezione a quattro tempi fuori ed entro bordo

- e non prevedeva i motori diesel sovralimentati.

Il Legislatore ha inteso equiparare, ai fini dell'abilitazione, motori aventi le stesse caratteristiche tecniche principali e che differiscono solo per il metodo di alimentazione del carburante, nonché colmare un vuoto normativo verificatosi dopo l'ingresso sul mercato di motori marini ad iniezione a due tempi, ingresso avvenuto dopo il 2005 (quando ormai era entrato in vigore il codice).

Dopo l'entrata in vigore della novella legislativa, il Ministero ha appreso che un noto marchio di motori marini aveva venduto in Italia prima della riforma del codice circa 7.000 motori ad iniezione a due tempi di potenza inferiore a 40,8 CV, ma di cilindrata superiore a 750 cc, diventati quindi inutilizzabili senza patente nautica.

La norma non lascia adito a dubbi ed è immediatamente applicabile e non solo ai nuovi motori, ma anche a quelli usati di quelle caratteristiche. Se il legislatore avesse voluto limitare la portata della modifica ai soli motori co-

struiti o venduti dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo, lo avrebbe detto espressamente e così non è stato.

Pertanto, le richieste dell'utenza interessata e della casa costruttrice, di una circolare interpretativa in senso opposto da parte del Ministero, non hanno trovato accoglimento.

Ragionevole, invece, appariva una modifica legislativa che introducesse nel decreto legislativo n. 229/2017 un correttivo, cioè una norma transitoria tesa a far decorrere l'applicabilità della norma in esame tra qualche anno, così da permettere ai possessori di tali motori di adeguarsi nel frattempo al novellato obbligo di patente nautica. Ciò per scongiurare le gravi ripercussioni di natura economica e sociale, che sarebbero derivate dalla nuova formulazione dell'articolo 39.

Ed, infatti, con l'articolo 4 del decreto Milleproroghe (decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91) il Governo è intervenuto ad estate iniziata, facendo slittare l'entrata in vigore della norma esaminata al 1° gennaio 2019. ■

Se la barca... non ce l'ho

di Riccardo Zago

Negli ultimi anni, il settore dei charter di pesca cresce continuamente: i cosiddetti "barconi" per le uscite di gruppo, nati in Adriatico, ora si sono diffusi anche sul Tirreno. Si pesca gomito a gomito e ci vuole un po' di accortezza per non dar fastidio agli altri. Poi, serve un'attrezzatura ad hoc, altrimenti di catture se ne vedono poche. Tante e belle le prede: dagli sgombri alle palamite, passando per tonnetti alletterati e altri pesci divertenti.

Chi si accontenta gode

I viaggi di pesca all'estero hanno sempre destato interesse per le entusiasmanti catture di marlin, pesci vela, tonni e tante altre fantastiche prede. È sempre stato il sogno di molti misurarsi in combattimenti fuori dall'ordinario; purtroppo, per tanti rimane solo una speranza... anche piuttosto flebile, considerati i costi! Ma la voglia di andar per mare è sempre tanta, anche se la barca non c'è... Allora, onore al merito a chi ha inventato la pesca dai barconi: non saranno i mari tropicali, non ci sono predatori da quintale che saltano fuor d'acqua nel tentativo di li-



Nel Tirreno i charter sono più piccoli ma offrono più possibilità

berarsi dall'amo, ma se ci si accontenta, le emozioni non mancano neanche così. Certo, non bisogna sperare in catture da favola, il massimo della... libidine è un bell'alletterato o una palamita di taglia, e gli sgombri sono la quotidianità, ma se ci mettiamo una bella gita in barca, la compagnia di altri pescatori e una bella spaghetta in cabina a pranzo, il quadro della situazione non è poi tanto male.

Strategie per divertirsi

È vero che qualche charter fornisce anche l'attrezzatura, ma nella maggioranza dei casi occorre portarsi canna, mulinello e minuteria varia da casa. Sul barcone si pesca spalla a spalla, quindi le canne lunghe sono indispensabili, altrimenti la pesca diventa un enorme... groviglio di lenze. Le canne ideali sono ad azione di punta, lunghe 4-5 metri. La scelta è dettata pro-



Pescando gomito a gomito occorre attenzione nel maneggiare gli attrezzi

Per quali prede

In Adriatico le uscite di pesca sono orientate solitamente verso la cattura del pesce azzurro, tipologia di prede che si radunano in banchi sotto il richiamo della pastura e, una volta in scia, fanno divertire tutti i partecipanti alla battuta di pesca. Si mira in primo luogo a sgombri e lanzardi, ripiegando magari su sugarelli e boghe. Nel periodo primaverile si cattura di solito quasi esclusivamente la prima specie e qualche sugarello, allontanandosi di poche miglia dalla costa. Con l'arrivo dell'estate, si registrano catture di palamite e alletterati, andando più al largo. Alla fine dell'estate e per tutto l'autunno dominano lanzardi, sgombri, aguglie e alletterati. Capita, però, che il pesce azzurro non si faccia vedere; in questo caso non si ritorna a riva con le pive nel sacco ma la prua viene messa in direzione dell'alto ma-



Sgombri e lanzardi sono le prede più comuni sui barconi charter

prio dal tipo di pesca; sono attrezzi molto resistenti e spesso studiati proprio per il barcone. Poche imbarcazioni sono dotate di guadino (c'è poco spazio per usarlo) e, poiché si pesca dall'alto, quando capita un pesce come la palamita, bisogna salparla al volo.... Con canne non sufficientemente robuste, l'operazione è destinata al fallimento! Il mulinello è di medie dimensioni e carico di nylon 0,30-0,40. Sul barcone è bene avere a disposizione diversi terminali pronti ma anche una discreta dotazione di attrezzi per rimediare a qualche inevitabile inconveniente: terminali rotti e canne lesionate. Il vero problema è l'azione di pesca, che spesso è interrotta dai garbugli con le altre lenze: anche se ci mettiamo tutta la nostra buona volontà, c'è sempre il tizio accanto che magari di pesca ne mastica

poco e si fa prendere dall'entusiasmo della cattura. La cosa migliore da fare, ed è bene consigliarla anche al vicino maldestro, è regolare al minimo la frizione del mulinello e forzare la preda subito dopo l'abboccata, se c'è un grosso lanzardo o una palamita, la fuga è limitata: tanto, se una cattura si slama e se ne va ne arriva subito un'altra! I terminali più usati sono con finale singolo lungo circa 2 metri, collegato alla lenza madre con una girella dotata di piccolo moschettoni. Il diametro è 0,25-0,35 con un eventuale spezzone di Dacron sull'amo a protezione del nylon se ci sono palamite e tonnetti alletterati che possono spezzare il filo con i denti. In assenza di corrente e con mare calmo, la piombatura è molto ridotta, mentre in condizioni meteo contrarie la zavorra può anche oltrepassare i 50 grammi.

re e si va nei pressi delle piattaforme petrolifere. Qui, rispettando la distanza di legge, il barcone viene ancorato e si mandano le lenze sul fondo per catturare mormore, pagelli, gallinelle, merluzzetti e molto altro ancora... Insomma, si torna sempre a terra con qualche pesce!

Esche: ci pensano gli organizzatori

Al contrario dell'attrezzatura, esche e pastura sono sempre fornite dall'organizzazione. In Adriatico all'amo si mettono sardine o alici (i "sardoni"). Le esche sono pulite e preparate a seconda dei pesci da catturare: intere nel caso di pesca alle palamite o pesce grosso in genere, tagliate a metà nel senso longitudinale, dopo aver tolto testa e lisca centrale, per sgombri e lanzardi. La sarda, buona esca per tutto il pesce azzurro di media taglia, può essere anche tagliata a tocchetti e innescata con la lisca dalla parte della coda. Comunque, possiamo anche portarci altre esche di nostra scelta, nessuno ce lo vieta.

Prezzi: il Tirreno è più caro, ma...

In Adriatico il costo di un'uscita è decisamente inferiore rispetto al Tirreno, perché sui barconi dell'est ci stanno circa 30-60 pescatori: compresi esche e pasto, si spendono 30-70 euro a persona e si pesca solo a bolentino o a light drifting. Sull'altro versante della Penisola i charter sono imbarcazioni molto più piccole, dai 6 metri in su, che possono accogliere al massimo 8-10 persone al costo pro capite di un centinaio



Tipico barcone dell'Adriatico dove si pesca spalla a spalla

di euro al giorno. Però, a meno che non si voglia usare la propria, qui l'organizzazione fornisce sempre l'attrezzatura e si possono effettuare diverse tecniche: oltre a bolentino e light drifting, si può andare anche a traina con il vivo o l'artificiale, fare drifting al tonno e palamiti. Sul Tirreno si possono organizzare anche uscite di più giorni, con pernottamento e pasti a bordo. Una giornata costa molto di più che in Adriatico: si va da 300 a 400 euro per barca al giorno, da dividere tra i partecipanti, e la quota comprende attrezzatura, pasto a bordo, esche e pasture extra in genere, oltre al carburante.

Cose da ricordare

Come per qualsiasi altra uscita in mare, anche il passeggero del barcone farà bene a controllare poche ore prima le previsioni meteomarine. Poi, meglio mettere nella borsa un medicinale contro il mal di mare, perché chi non è abituato alla barca ne soffre

facilmente. A questo proposito, prima di salire, non conviene bere latte, caffè o liquidi in generale né mangiare dolci alla crema o al cioccolato. Portiamo sempre una cerata e un paio di stivali, in qualsiasi stagione si vada in mare aperto. Al momento della prenotazione, di solito per telefono, il comandante del charter o l'agenzia preposta all'organizzazione, confermano la disponibilità dando un numero d'identificazione riferito alla posta di pesca. Un consiglio: chiedere sempre un posto vicino alla poppa oppure nei pressi dell'angolo della fiancata; secondo l'intensità della corrente, sono proprio questi i punti dove si fanno maggiori catture. I posti di pesca sono numerati e una volta in barca siamo fianco a fianco con persone che non conosciamo, quindi il rispetto verso gli altri è la prima cosa da imporsi. Ci sono alcune regole da rispettare: quando un pesce allamato dal vicino arriva nei pressi della nostra lenza, spostiamo immediatamente la canna dalla parte opposta in modo da non ingarbugliare e rendere semplice il recupero della preda (se abbiamo il terminale in superficie o vicino alla barca, conviene recuperare e aspettare che il pesce sia stato salpato); se la preda è la nostra, a meno che non abbiamo a che fare con un pesce superiore al mezzo chilo, è bene recuperare con forza cercando di portare il pesce in superficie senza concedere filo con la frizione; infine, prima di calare la lenza, controlliamo sempre la posizione delle canne dei vicini per evitare di sovrapporre il nostro filo al loro. ■

CARLOFORTE Attività della Sezione

Per la Sezione, presieduta dal riconfermato Giuliano Cois, dalla tarda primavera ha preso avvio un nutrito cartellone di appuntamenti. Dalla cultura all'andar per mare, con un occhio di ri-

ha ospitato una tappa della rassegna "Il Maggio dei Libri", realizzata in collaborazione con il Comune, le scuole e la Pro Loco di Carloforte. Il 16 maggio scorso, protagonisti sono stati i piccoli alunni isolani, che si sono impegnati nella lettura di racconti, storie, filastrocche e modi di dire del passato tabarchino. Successivamente

ne giugno, con l'ausilio della Nautivela, ha focalizzato l'attenzione su un gruppo di persone affette da problematiche psicologiche, sottoposte alla cosiddetta "velaterapia", i cui effetti benefici non si sono fatti attendere. Tra lezioni frontali e uscite in mare, a bordo di un panfilo a vela, il gruppo ha dimostrato ad educa-

gio al patrono isolano San Pietro Apostolo. Passando all'attività velica vera e propria, il 26 maggio scorso, durante la kermesse enogastronomica internazionale *Girotonno* e in collaborazione con la sezione algherese LNI, è stata organizzata la veleggiata "Intonno all'isola di San Pietro", alla quale hanno partecipato scafi provenienti da tutta la regione, in particolare dall'algherese e dal cagliaritano, che si sono cimentati a compiere il periplo dell'isola in un clima festoso e ricreativo.

Dal 29 al 30 giugno, la Sezione carolina ha visto concludersi la cinquantesima edizione della Cagliari - Carloforte, la traversata velica più longeva della Sardegna, organizzata dalla Lega Navale di Cagliari, in collaborazione con la sezione carlofortina. Due le classi previste: Orc e libera. La vittoria è andata a Guido Montali, al timone di *Shangri-La II*, che ha avuto la meglio sulla dozzina di barche naviganti nell'ampio e tortuoso percorso di oltre 60 miglia nautiche del sud ovest sardo, col tempo (compensato) di 8 ore e 8 minuti. Nella classe libera, ha vinto il G34 *Juliet* di Alessandra Frongia, in 9 ore e quasi 17 minuti in compensato. La regata, era valida anche per lo storico Trofeo Livio Cois (verrà assegnato alla bar-



Carloforte - Incontro presso la Sezione per la veleggiata *Intonno all'isola di S. Pietro*

guardo per il benessere psicofisico, presso la sede di viale Osservatorio Astronomico, in collaborazione con enti, istituzioni e gruppi di velisti, da maggio a giugno sono state organizzate varie manifestazioni, che hanno riscosso successo e curiosità diffusa. Sul piano culturale, la base sul fronte del porto

è toccato agli adulti, con una piacevole serata all'insegna di letture e brani musicali a tema. Un progetto molto importante, in campo sociosanitario, è stato "Velaforte", brillantemente portato a termine in collaborazione con l'Assl di Carbonia e l'ATS regionale. Iniziato ai primi di maggio e terminato a fi-

tori ed istruttori progressi continui, in termini di socializzazione ed apprendimento, che solo il contatto diretto con un'attività marina come la vela può garantire. Chiusura in bellezza il 29 giugno, con la partecipazione del panfilo di "Velaforte" alla suggestiva processione portuale, in omag-

ca che vincerà tre volte la regata), il Trofeo Banco di Sardegna e i trofei per singole sezioni partecipanti. La premiazione, si è svolta presso il ristorante La Nave.

Simone Repetto

MONOPOLI Corsi Vela per Studenti

Il 2 luglio, presso la sede della Sezione di Cala Curatori, si sono conclusi 2 corsi di vela organizzati dal nostro sodalizio per gli studenti dell'Istituto Comprensivo "C.D. Via Dieta - S.M. Sofo".

Infatti la scuola interessata ha chiesto la nostra disponibilità per l'organizzazione di 2 progetti PON per i propri studenti, al fine di avviare i giovani allo sport della vela. Sono stati previsti 2 corsi di vela, "Insieme per... orientarsi" ed "Insieme per...veleggiare", che hanno visto la partecipazione di 60 studenti a cui sono state impartite 10 lezioni teorico-pratiche, che si sono tenute a terra e in mare lungo la costa di Monopoli.

L'evento ha suscitato grande interesse nei giovani atleti che hanno sperimentato le tecniche dello sport velico appassionandoli a tal punto che molti si sono riiscritti per frequentare i corsi di perfezionamento della nostra Sezione.

L'iniziativa, che rientra fra i compiti statutari della Lega Navale Italiana, si pone come obiettivo un approccio costruttivo dei giovani con il mare al fine di suscitare e/o incrementare l'amore per questo prezioso elemento nel rispetto dell'ambiente e delle regole indispensabili per vivere questa realtà.

I progetti fanno parte di tutte quelle iniziative della nostra Sezione dirette alla propaganda nelle scuole.

Il sodalizio, ha un'intensa attività corsuale a favore dei giovani, senza soluzioni di continuità per tutto l'anno, che si aggiunge a quella delle squadre agonistiche Laser ed Optimist che mietono successi a livello nazionale e regionale.

Antonio Stoja

I dialetti della terra di Bari

Il 18 maggio si è tenuto presso la Sezione un incontro sul tema "I dialetti della Terra di Bari" presieduto dal dottor Felice Giovine dell'Accademia della Lingua Barese.

Il relatore ha illustrato ai presenti le differenze e gli elementi in comune degli idiomi dei diversi paesi della Terra di Bari spiegando la loro origine e provenienza.

Sono seguite composizioni dialettali dei diversi Comuni e modi di dire con affascinanti letture



Monopoli - Al via i corsi di Vela per studenti

di brani, poesie ed aneddoti da parte di Lino Bizzarro, Sante Diomede e Nicola Ambrosino.

Vi è stato un intermezzo musicale da parte dei poeti e cantautori Tonio D'Arienzo e Cosimo Loperfido, che hanno accompagnato con la chitarra canzoni e filastrocche monopolitane.

È seguita la lettura di composizioni dialettali di altri Comuni e di modi di dire di Gigi De Santis ed Emanuele Zambetta di Bari. Successivamente, le composizioni di idiomi di Sammichele di Bari con Candido D'Aresta e di Monopoli con Scipione Navach.

Altro intermezzo musicale del cantautore monopolitano Gigi Rizzo con accompagnamento della chitarra, che ha cantato "A ballét du peschetor" e "L'arve di légghe".

Si sono susseguiti nelle letture di composizioni dialettali Giuseppe Emilio Carelli per Casamassima e Antonio Palumbo per Mola di Bari.

Ultimo intervento musicale di Tonio D'Arienzo con la canzone popolare di Amedeo Bregante "A Cuzzalédde bèrèfatte" e di Gigi Rizzo con parole e musiche monopolitane. Infine lo storico mastro d'ascia monopolitano Vincenzo Saponaro,

scrittore ed artista ha recitato una versione personale in dialetto monopolitanò della livella di Totò. Ha chiuso il dottor Felice Giovine con una composizione in dialetto barese. Si è aperto il dibattito cui hanno partecipato tutti gli spettatori ed artisti presenti. La serata si è aperta con il saluto di benvenuto del presidente della Sezione dottor Antonio Stoja che ha evidenziato la non casualità dell'evento presso la Sezione, in quanto le città marinare della Puglia sono state oggetto di incontro e scontro di culture e civiltà che hanno influenzato la nostra lingua ed i nostri dialetti.

L'organizzazione puntuale e perfetta è stata curata dal socio dottor Giuseppe Lovecchio che ha limato la scansione della durata dei numerosissimi interventi degli autori al fine di dare il giusto spazio alla loro interpretazione e alle città da cui provengono. Si è conclusa la serata con un brindisi e con un appuntamento sempre nella Sezione per un evento aperto al pubblico.

Antonio Stoja

Giornata del Mare

L'11 aprile si è tenuta presso la Sezione la "Giornata del Mare", indetta dalla Presidenza

Monopoli – Cantiere Saponaro
Cala delle Batterie – 1915

VENERDI
18 MAGGIO 2018
ORE 19,00

I DIALETTI DELLA TERRA DI BARI

La Puglia, barca e porto nel Mediterraneo, ha accolto, spesso in pace ed alcune volte in guerra, le culture di quasi tutte le civiltà degli ultimi tremila anni. Testimonianza: come noi parliamo oggi.

RELATORE
Dott. Felice Giovine
della Accademia della Lingua Barese

Fonie Accenti
Modi di dire Grammatica Canti popolari

ACCADEMIA DELLA LINGUA BARESE
Alfredo GIOVINE

PRESSO
LEGA NAVALE ITALIANA SEZ. MONOPOLI
Cala Curatori MONOPOLI
tel. 080.9391341
monopoli@leganavale.it

Monopoli – La locandina per l'incontro sui dialetti di Bari

del Consiglio dei Ministri, a cui aderiscono tutte le Strutture Periferiche della P.N. della Lega Navale Italiana.

L'evento, organizzato di concerto con l'Ufficio Circondariale Marittimo di Monopoli, ha visto la partecipazione dell'Associazione "Vedetta sul Mediterraneo" con il Progetto "Mare d'inchiostro".

Il numerosissimo pubblico intervenuto ha ascoltato la relazione del professor Nicolò Carnimeo, docente di Diritto della Navigazione dell'Università di Bari, sull'inquinamento da plastica del Mar Mediterraneo e sui presenti e futuri pericoli per la fauna e

la flora ittica.

Il relatore ha rappresentato con grande efficacia il "mare di plastica" che ormai ricopre i fondali, causato da un'irresponsabile immissione di questo materiale che ormai sta condizionando pesantemente anche la produzione ittica, con conseguente drastica diminuzione del pescato. Sull'argomento è intervenuto il comandante dell'Ufficio Circondariale di Monopoli, anche in rappresentanza della Capitaneria di Porto di Bari, che ha illustrato quali iniziative si stanno ponendo in atto per far fronte a questo disastro ecologico e ha proposto al nostro sodalizio delle

azioni congiunte per la pulizia dei fondali. Il presidente della Sezione, dottor Antonio Stoja, ha dichiarato immediatamente la disponibilità dell'Associazione per creare sinergie sia con la Marina Militare che con le Associazioni Ambientaliste, rammentando che negli anni passati la Sezione è stata parte attiva nel disinquinamento del Porto e delle zone limitrofe costiere, portando così alla luce reperti inquinanti quali batterie di autovetture, scheletri di motociclette e biciclette oltre che copertoni, elettrodomestici ed altro. È seguito un breve dibattito nel quale i presenti hanno chiesto informazioni al professor Carnimeo ed al tenente di vascello Matteo Orsolini sulla migliore gestione delle plastiche per ridurre il loro incremento. È seguita una prolusione del giornalista Fabio Pozzo che ha allietato i presenti con i suoi racconti sul mare, oggetto di svariate edizioni di libri, di cui alcuni bestseller nazionali. I partecipanti sono rimasti affascinati dalle realistiche narrazioni anche per la maestria dello scrittore che riesce a tenere i lettori con il fiato sospeso. Alla manifestazione erano presenti rappresentanti dei mass media che hanno intervistato i relatori, il Comandante dell'Ufficio Circondariale ed il Presidente Dott.

Antonio Stoja. La giornata si è conclusa con un aperitivo offerto dal sodalizio.

Antonio Stoja

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Campionati Studenteschi di Canottaggio

Nelle acque, finalmente calme, del lungomare di San Benedetto del Tronto, con la cornice di un caldo cielo azzurro, il 22 maggio si è svolta la finale regionale dei campionati studenteschi di canottaggio, atto conclusivo nella Regione Marche del progetto Remare a Scuola.

Quest'anno, grande successo di partecipazione con 9 equipaggi in gara nelle categorie allievi e juniores esordienti e 3 equipaggi nelle categorie ragazzi e cadetti esordienti, tutti messi in acqua dalla locale Sezione, sotto la guida del tecnico Riccardo De Falco.

Purtroppo, problemi tecnici hanno impedito all'ultimo momento la partecipazione degli istituti scolastici della provincia di Pesaro, sempre ben rappresentata nelle precedenti edizioni, pertanto la sfida si è ristretta agli istituti scolastici di San Benedetto del Tronto.

Il verdetto finale ha registrato una perfetta parità tra l'Istituto Alberghiero Buscemi ed il Liceo Scientifico Rosetti: accedono alla finale nazionale di Idro, gli equipaggi Allievi maschile e femminile del Liceo Scientifico Rosetti e gli equipaggi Juniores maschile e femminile dell'Istituto Alberghiero Buscemi.

Le gare, svolte a cronometro secondo la modalità prevista per la finale nazionale, hanno comunque vissuto momenti di acceso agonismo, in quanto in tutte le categorie si sono registrati distacchi minimi tra gli equipaggi in competizione, contribuendo così ad accendere l'entusiasmo degli studenti e del nutrito pubblico che l'evento ha raccolto.

Presenti alla manifestazione: Michelangela Ionna, coordinatore regionale per l'educazione fisica e sportiva dell'USR Marche, Serafina Olmo, Referente provinciale dell'USR Marche, Armando De Vincentis, Delegato Provinciale CONI, Emidio del Zompo, Consigliere del Comune di San Benedetto del Tronto.

Ottima l'organizzazione dell'evento da parte della Sezione; il presidente, Adele Mattioli, sottolinea il consueto ed appassionato contributo fornito da numerosi soci per il corretto svolgimento delle regate.

Grande soddisfazione dei dirigenti scolastici dei due istituti cittadini: Manuela Germani, dell'Istituto Alberghiero Buscemi, e Stefania Marini, del Liceo Scientifico Rosetti – peraltro presente a tutte le regate – per il successo del progetto Remare a Scuola 2018, fortemente voluto e condotto grazie alla passione dei professori coordinatori: Rossella Tomasetti, Vincenzo Romano e Miria Consorti.

Un elogio, infine, ai circa 60 studenti – impossibile citarli tutti – che con grande entusiasmo e determinazione hanno vissuto l'esperienza del canottaggio, sport per loro finora quasi sconosciuto.

Gli allenamenti in acqua sono proseguiti per i 20 ragazzi e ragazze che avrebbero partecipato in rappresentanza della Regione Marche alla finale nazionale dei campionati studenteschi di canottaggio.

Ristoro gentilmente offerto dal "Supermercato Tigre di Villa Pigna" e le pizzette dalla "Pizzeria Il Posto Giusto di San Benedetto del Tronto".

Finale Nazionale dei Campionati Studenteschi di Canottaggio

Sono trascorsi alcuni giorni dal termine delle

Finali Nazionali dei Campionati Studenteschi di Canottaggio 2018, organizzate dal Ministero dell'Istruzione in accordo con la Federazione Italiana Canottaggio sul bellissimo lago di Idro (Brescia) dal 4 al 7 giugno, un evento che ha raccolto circa 300 giovani atleti, in quanto nelle stesse giornate si sono svolte anche le regate dei Campionati Studenteschi di Vela.

In rappresentanza della Regione Marche, per il canottaggio, hanno partecipato due prestigiosi istituti scolastici cittadini: l'Alberghiero Buscemi e lo Scientifico Rosetti, che sotto lo guida della Sezione come società tutor, hanno schierato al via due equipaggi ciascuno. Nella classifica complessiva delle società tutor la Sezione ha ottenuto il primo posto, grazie ai tre podi conquistati dalle scuole della cittadina marchigiana presenti alla finale.

Un argento ed un bronzo sono stati ottenuti dall'Istituto Alberghiero Buscemi rispettivamente nella categoria Juniores maschile, con l'equipaggio composto da Edoardo Scarpantonio, Lorenzo Del Zompo, Nicolas Capriotti, Kevin Rossi, timoniere Leandro Nespeca e nella categoria Juniores femminile con l'equipaggio composto da Luisa Pane, Nicole Iotti, Giorgia Antonelli, Maria Cristina Eu-



San Benedetto del Tronto – La rappresentativa della Regione Marche (Alberghiero Buscemi e Scientifico Rosetti – società tutor Lega Navale Italiana San Benedetto del Tronto) alla cerimonia di premiazione dei Campionati Studenteschi Canottaggio 2018

lali, timoniere Alessia Concetti.

Un altro argento è giunto dal Liceo Scientifico Rosetti nella categoria Allievi femminile con l'equipaggio composto da Lucia Marinelli, Elisa Lazzari, Alice Timi, Michela D'Angelo, timoniere Gaia Iampieri

Il binomio tra la Sezione e gli istituti scolastici sanbenedettesi ha permesso di presentare in gara anche un quarto equipaggio nella difficile e combattuta categoria Allievi maschile, in rappresentanza dello Scientifico Rosetti, l'equipaggio composto da Nicolas Di Buò, Nicolò Chiarini, Luca Quinzi, Davide Corsi, timoniere Mahzoum Nacef, a causa di alcuni problemi tecnici durante la regata non è riuscito ad avvicinare il podio.

Un risultato veramente straordinario, in quanto sono state battute regioni ed altre società tutor forti di grandi tradizioni in ambito remiero, frutto di un grande lavoro di squadra svolto dal tecnico della Sezione Riccardo De Falco e dai docenti di scienze motorie dei due istituti scolastici: la professoressa Rossella Tomassetti e la professoressa Daniela Taglietti dell'Alberghiero Buscemi, ed il Professor Vincenzo Romano dello Scientifico Rosetti, che con grande sinergia hanno condotto l'insegnamento della tecnica di voga e la preparazione atletica dei giovani studenti.

Le regate si sono svolte in due manche, al termine delle quali la somma dei tempi ha determina-

to la classifica finale, per effetto della quale oltre il primo posto tra le società tutor conseguito dalla Sezione, si sono distinti i due istituti con il secondo posto conseguito dall'Alberghiero Buscemi e l'ottavo posto conquistato dallo Scientifico Rosetti.

Tutti gli equipaggi presentati alla Finale Nazionale erano composti, come richiesto dai regolamenti federali della manifestazione, da atleti esordienti, non agonisti, tutti studenti impegnati in altre discipline sportive che hanno imparato ad apprezzare il canottaggio ed hanno vissuto l'esperienza dei campionati studenteschi con grande curiosità ed entusiasmo.

Grande emozione negli studenti partecipanti,

tanto che tutti hanno subito manifestato il desiderio di ripetere l'esperienza nel prossimo anno scolastico, alcuni di essi in particolare sono intenzionati a proseguire nella pratica del canottaggio a livello agonistico.

Questo, infatti, è uno degli obiettivi della formula sin qui adottata dalla Federazione Italiana Canottaggio: far conoscere ad una massa crescente di giovani questa disciplina, contribuendo così a diffondere la pratica nel canottaggio fra gli studenti nelle scuole italiane, al pari di tante altre discipline sportive più diffuse.

A tutti i ragazzi vanno i più sinceri e sentiti complimenti del Consiglio Direttivo della Sezione per gli eccellenti risultati ottenuti, un ringraziamento ancora ai docenti che hanno seguito nella lunga trasferta di Idro le proprie rappresentative studentesche: le professoressa Tomassetti e Taglietti per l'Istituto Alberghiero Buscemi e le professoressa Nanni e Marconi per il Liceo Scientifico Rosetti, ed ai rispettivi dirigenti scolastici Manuela Germani e Stefania Marini che con grande entusiasmo e passione hanno sostenuto la partecipazione al progetto Remare a Scuola promosso dalla Federazione Italiana Canottaggio.



San Benedetto del Tronto – Gli studenti dell'ISC NORD, dell'Alberghiero Buscemi e dello Scientifico Rosetti

Premio Nazionale "Alfonso Sgattoni"

Il 24 marzo, si è svolta la cerimonia conclusiva del "Premio Nazionale di Poesia e Fotografia Alfonso Sgattoni", evento culturale della Sezione che ha commemorato la prematura scomparsa del compianto Consigliere Alfonso Sgattoni. "Mare e Cultura" è il tema assegnato ai concorrenti, che ha ispirato poesie e fotografie da tutta Italia e in qualche caso anche dal resto d'Europa. A leggere, osservare e valutare oltre 250 componimenti poetici e circa 100 fotografie sono state due giurie d'eccezione con la loro competenza, professionalità e passione per l'arte: quella della Sezione Poesia era composta dal noto e rispettabilissimo poeta contemporaneo Antonio Capriotti come presidente,

il quale ha operato con passione ed esperienza notevolissime assieme ai due giurati Adelia Micozzi e Giancarlo Brandimarti, entrambi docenti di lettere presso il liceo scientifico "Benedetto Rosetti"; quella della Sezione Fotografia era composta dal presidente Danilo Cognigni, noto e stimatissimo fotografo contemporaneo di Porto Sant'Elpidio, che ha prestato la sua profonda e appassionata conoscenza della tecnica e del linguaggio fotografici, supportato dal giurato, collega, fotografo sambenedettese Antonio Russi e da Manuela Germani, dirigente scolastico dell'istituto alberghiero "Filippo Buscemi", appassionata di fotografia e proveniente da studi artistici. I presenti sono stati allietati dalla lettura dei componimenti poetici vincitori da parte del professor Giancarlo Brandimarti e da Nada Bordoni,

che con le loro voci hanno interpretato magnificamente le poesie durante la premiazione, valorizzando e portando a conoscenza di tutti l'altissimo valore dei componimenti presentati. La Sezione Poesia Giovani ha visto il terzo premio andare a Ilaria Montenovo, studentessa del liceo classico "Giacomo Leopardi", autrice di "Come un Funambolo"; Al secondo posto si è classificata Azuaga Sol Agustina, studentessa della scuola alberghiera "Filippo Buscemi", autrice di "La Nostra Itaca"; Vince la prima edizione del "Premio Poesia Giovani Alfonso Sgattoni" Lisa Scarozzi, studentessa del liceo scientifico "Benedetto Rosetti" con la poesia "Il Richiamo". La Sezione Poesia dedicata ai Senior vede premiati tre autori di altissimo livello nel panorama nazionale contemporaneo: al terzo posto, con il componimento "Mare

Lontano" si classifica Alessandro Corsi, proveniente da Livorno; il secondo premio va a Rodolfo Vettorello stimatissimo poeta milanese autore di "Allegria di Naufragi"; Vince la prima edizione del "Premio Poesia Alfonso Sgattoni" Tiziana Monari, poetessa di talento proveniente da Prato, con la sua poesia "Abebe". La Sezione Fotografia Smartphone vede vincitore Michele Giancaspero, fotamatore di origine barese che attualmente vive a Parma, con la fotografia "La Bitta": una grande cima usurata in canapa e una bitta in legno su una grezza banchina: una suggestione antica ed evocativa che celebra il lavoro e la marineria. La Sezione Fotografia, dedicata alle sole immagini prodotte con macchine fotografiche classiche, sia in digitale che in analogico, vede premiato al terzo posto Ma-



Michele Giancaspero

San Benedetto del Tronto – Sezione Fotografia Smartphone – Vincitore Michele Giancaspero, con “La Bitta”

rino De Falco, fotografo proveniente da Napoli, autore dello scatto “Il Pescatore”: una fotografia nella quale la tecnica consapevole e la composizione ponderata esaltano la gestualità profondamente evocativa del soggetto.

Secondo classificato è

Ludovica Straccia giovane studentessa del Liceo Scientifico “Benedetto Rosetti”, autrice dello scatto “Cime e Galleggiante”: Nello scatto si denota una buona tecnica, sembra che l'autore si sia disteso a terra per cogliere l'immagine e farla sua attraverso un

punto di vista insolito e avvincente.

Vince la prima edizione del “Premio Fotografia Alfonso Sgattoni” Marina Brancaccio, fotografa di talento di San Benedetto del Tronto, con il suo scatto “Astrazione di un Riflesso”: il riflesso, che nei porti e

nei moli lo sguardo coglie molte volte, senza tuttavia mai soffermarsi razionalmente, esprime nella sua astrazione formale linee e colori che nella mente di chi osserva si organizzano in maniera precisa.

Il Comitato Organizzatore, composto da Francesco Aricò per la Sezione Poesia e da Camilla Di Bonaventura per la Sezione Fotografia, ha mediato e presentato durante la premiazione: “L'impegno profuso in questi mesi dal Comitato Organizzatore è stato ampiamente ripagato dalla splendida riuscita della cerimonia di premiazione” afferma Aricò, consigliere per lo sport del direttivo della Sezione.

“È stata un'esperienza straordinaria e va sottolineato che a occuparsene sotto ogni profilo sono state persone che nella vita svolgono attività lavorative di tutt'altro genere” aggiunge Camilla Di Bonaventura, consigliere per la comunicazione della Sezione, e prosegue: “un ringraziamento speciale va sicuramente alle nostre famiglie, che ci hanno supportato e supportato durante tutto il percorso organizzativo del Premio Sgattoni. La Lega Navale Italiana è un ente statale non profit, pertanto tutti noi abbiamo prestato la nostra opera dietro le quinte con grande passione e al di fuori dei nostri orari lavorativi, il che si è tra-



San Benedetto del Tronto – Vincitrice del primo premio di fotografia “Alfonso Sgattoni” Marina Brancaccio, con “Astrazione di un Riflesso”

dotto in un impegno davvero incredibile. Nelle ultime febbrili settimane abbiamo ricevuto l'aiuto fondamentale di Anna Maria Pandolfi, consigliere segretario del nostro CDS che in talune situazioni ci ha aiutato a correre contro il tempo con un'efficienza e un affetto impareggiabili.”

Tante soddisfazioni dunque per un evento che ha avuto una grossa risonanza in città e che si è avvalso della presenza di personalità di spicco del mondo culturale italiano.

A dare ulteriore pregio alla premiazione sono state tutte le autorità

che si sono strette attorno al grande impegno della Sezione, onorando con la loro presenza la cerimonia e la cena di gala che si sono svolte presso la sala ricevimenti dell'Istituto Alberghiero “F. Buscemi”.

La Sezione desidera ringraziare sentitamente: il Primo Cittadino della Città Pasqualino Piunti, Fabio Urbinati, consigliere della Regione Marche, Paolo D'Erasmus, presidente della Provincia di Ascoli Piceno, Antonio Capriotti, consigliere provinciale di Ascoli Piceno, Alessio Morelli, comandante della Guardia Costiera

di San Benedetto del Tronto, Annalisa Ruggeri, assessore alla cultura del Comune, Pierluigi Tassotti, assessore allo sport del Comune, Giorgio Fede, senatore della Repubblica Italiana, Giuseppe Merlini, archivistica e storico sambenedettese.

Il servizio della cena è stato svolto da studenti della scuola preparatissimi e attenti, che hanno egregiamente soddisfatto i palati dei loro illustri ospiti con competenza e professionalità, coordinati dal professor Francesco Felix sotto lo sguardo attento della preside Manuela Germa-

ni, ospite e giurato della manifestazione.

La presidente della Sezione, Adele Mattioli, si dichiara felicissima del grande successo ottenuto dal Premio dedicato ad Alfonso Sgattoni: “*Ne sarebbe stato molto orgoglioso, Alfonso amava il mare e la letteratura in modo davvero speciale, sua è l'usanza che ancora oggi ci accompagna all'inizio di ogni Assemblea dei Soci: leggere una poesia a ogni apertura della riunione*”.

La presidente ci tiene a ringraziare pubblicamente anche gli sponsor che hanno supportato il Premio con il loro contri-

buto: “Il Comune di San Benedetto del Tronto, la GEM Elettronica di San Benedetto del Tronto, Lardini Abbigliamento di Filottrano, la Fondazione Carisap e il supermercato Tigre di Villa Pigna ci hanno sostenuto in questa avventura e noi siamo profondamente grati della stima dimostrata e della fiducia che hanno riposto nella nostra Associazione”.

Il vicepresidente della Sezione, Fausto Fede, conclude: “un ringraziamento speciale va alla famiglia di Alfonso e alla sua compagna, sempre molto partecipi in tutte le occasioni nelle quali la Lega Navale desidera commemorare l’indimenticato e indimenticabile Alfonso Sgattoni.”

Un’occasione speciale per la città di San Benedetto del Tronto, allietata dalla partecipazione di tantissimi giovani che hanno presentato elaborati poetici e fotografici, dimostrando grande voglia di esprimersi e passione per una cultura, quella del mare, che coinvolge e affascina grandi e piccoli di ogni provenienza.



Lega Navale Italiana



SEZIONE DI CETRARO (CS)

In Collaborazione con

L'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI CETRARO ED IL COMUNE DI CETRARO

PRESENTANO

IL NUOVO CODICE DELLA NAUTICA

Le principali normative introdotte




SABATO 7 LUGLIO 2018 ORE 19.00

PRESSO LA SALA CONVEGNI DELL'UFFICIO DEL PORTO

INTERVERRÀ IL COMANDANTE DELL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI CETRARO TENENTE DI VASCELLO GABRIELE CIMOLI

SALUTI

Il Presidente della sezione di Cetraro della L.N.I. – dott. Michele Vattimo

Il Sindaco del Comune di Cetraro - dott. Angelo Alta

RELAZIONE

- LA NUOVA NORMATIVA E LE DIFFERENZE SALIENTI
- IL REGISTRO TELEMATICO DELLA NAUTICA
- I CONTROLLI IN MARE
- IL BOLLINO BLU PER LE UNITA' DA DIPORTO

Comandante del Circomare di Cetraro T.V.(C.P.) Gabriele CIMOLI

Modera e Conclude il prof. dell'Università della Calabria dott. Sergio d'ELIA

Cetraro – Locandina del Convegno sul Nuovo Codice della Nautica

CETRARO

Un convegno sul nuovo Codice della Nautica

Si è svolto il 7 luglio presso la sala convegni dell’ufficio del porto di

Cetraro un incontro sul tema “Il nuovo Codice della Nautica – le principali normative introdotte”.

L’interessante convegno è stato organizzato dalla Sezione, sempre attiva sui temi che riguardano la nautica, con la colla-

borazione con L’ufficio Circondariale Marittimo ed il Comune di Cetraro, nell’ambito delle attività della LNI programmate per il 2018.

È intervenuto quale relatore il comandante dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Cetraro

tenente di vascello Gabriele Cimoli che ha illustrato la nuova normativa e le differenze salienti rispetto al passato. Le nuove norme, che riguardano tutte le unità in navigazione (a vela ed a motore) nei mari italiani, sono state per anni

molto attese sia dai diportisti sia dagli operatori del settore; esse introducono nuove disposizioni più restrittive per la navigazione, chiariscono i ruoli e l'operatività di ciascuno ed è opportuno che siano conosciute da chi va per mare o opera nel settore nautico.

In particolare il Comandante Cimoli si è soffermato sul registro telematico della nautica che porterà, una volta stabilite le norme di attuazio-

ne, una svolta decisiva all'attuale iter burocratico, snellendo concretamente le situazione attuale. Sono state anche illustrate le nuove norme concernenti i controlli in mare alle unità da diporto ed ancora i vantaggi ai diportisti derivanti dall'uso del bollino blu per le unità da diporto.

All'inizio del dibattito ci sono stati i saluti del presidente della sezione dottor Michele Vattimo e del sindaco di Cetraro,

dott. Angelo Aita. Ha moderato il dibattito e concluso i lavori il professor Sergio d'Elia, già dell'Università della Calabria, consigliere della LNI di Cetraro.

OSTUNI Attività dei soci iscritti al nautico

Resoconto delle attività promosse fra i ragazzi

del Nautico, tutti iscritti alla Sezione di Ostuni, che frequentano il settore Logistica e Trasporti articolazione "Conduzione del mezzo navale" CMN (Coperta) e articolazione "Conduzione di Apparat e Impianti Marittimi CAIM (Macchine) nell'ultimo periodo dell'anno scolastico 2017/2018:

A) *Svolgimento percorsi di alternanza scuola - lavoro al centro "IMAT" di Castelvolturmo (CE) dal 28 maggio 2018 al 2 Giu-*



Ostuni – I giovani soci che hanno preso parte alla minicrociera sul *Vespucci*, fotografati davanti all'ingresso dell'*Italian Maritime Academy Technologies* di Castelvolturmo (CE)

gno 2018; Alunni coinvolti 26 di cui 18 Macchinisti e 8 Capitani; Gli alunni delle classi III AN e III BN rispettivamente "Conduzione del Mezzo Nautico" e "Conduzione di Apparat e Impianti Marittimi" hanno svolto l'attività di Alternanza Scuola-lavoro dal 28 maggio 2018 al 2 giugno 2018 al Centro di Formazione di Addestramento per il Personale Marittimo I.M.A.T. *Italian Maritime Academy Technologies* a Castelvoturno (CE); IMAT può essere considerato il primo college nautico per il personale marittimo italiano e rappresenta l'evoluzione di tutti i centri di addestramento esistenti in Italia. È l'unico centro all'interno del quale è possibile svolgere tutti i corsi, poiché in esso sono raggruppati: aule, sala simulatore, piscina semi olimpionica, uffici, albergo, ristorante e come campo antincendio una nave di 75 metri costruita a terra. Il centro è nato per la formazione ad altissimo livello per il settore offshore (soprattutto per gli operatori DP- *Dynamic Positioning*) riconosciuti dal *Nautical Institute of London*. Un proficuo confronto tra la Scuola e il Centro di Formazione IMAT che rinnova i tradizionali rapporti sinergici tra l'istituto "Vespucci" e il Centro. La presenza in

Aula di qualificatissimi Istruttori di Lungo Corso, di ex Comandanti di navi mercantili, di ex Direttori di Macchina ed ex *Chief Manager*, è stata occasione per gli alunni presenti (26 unità) di confrontarsi direttamente con loro su un programma mirato per la Sezione di Coperta e per la Sezione di Macchine.

Gli allievi, nel corso delle attività giornaliere seguiti dal tutor aziendale comandante Lopinto e dal tutor esterno professor Antonio Catera dell'istituto "Vespucci" di Molfetta, hanno apprezzato e sottolineato quelli che sono i punti di forza che hanno caratterizzato il progetto stesso: l'apprendere e sviluppare l'acquisizione di competenze professionali; una formazione in grado di riqualificarsi nel tempo mediante la conoscenza di tecniche di soccorso in mare, sopravvivenza in mare, prove pratiche antincendio, pianificazione di una traversata con ECDIS, familiarizzazione al simulatore di navigazione, di radiocomunicazioni, sul sistema GMDSS, sulle apparecchiature radio obbligatorie sulle navi ecc...per i ragazzi di "Coperta". Mentre gli allievi di "Macchine" hanno attuato una formazione mirata in grado di riqualificarsi nel tempo mediante la conoscenza di tecniche di sicurezza per

navi cisterna per trasporto gas liquefatti, per navi cisterna per trasporto prodotti chimici, per navi cisterna per trasporto prodotti petroliferi, tecniche per far fronte all'equipaggiamento di alto voltaggio, familiarizzazione del simulatore Transas, ecc... I periodi di apprendimento in ASL fanno parte integrante dei percorsi formativi personalizzati volti alla realizzazione del profilo educativo, culturale e professionale del Corso di studi. Sono state effettuate le seguenti esercitazioni pratiche con gli istruttori: MDS Daniele D'Aniello, Gennaro Abate: Prove Pratiche di Sopravvivenza SOP/ SAL in piscina parco Imat che comprendevano un tuffo a pennello da un'altezza di tre metri, utilizzo dimostrativo di apparecchiature GMDSS (VHF-SART-EPIRB), apertura di una zattera di tipo lanciabile e autogonfiabile. C'è poi stato l'Imbarco su nave a vela *Amerigo Vespucci* dal 10/06 al 19/06/2018. Per quanto riguarda l'aspetto marinaresco sono stati premiati per meriti gli alunni Carmen Sfregola e Ramires Pasquale IV AN (Coperta) offrendo loro la possibilità di effettuare la traversata Palermo-La Spezia a bordo della nave scuola a vela *Amerigo Vespucci* dal 10 al 19 giugno 2018 impegnata nell'adde-

stramento degli allievi dell'Accademia Navale di Livorno.

Responsabile del progetto la Presidenza Nazionale della Lega Navale di Roma.

Per quanto riguarda la partecipazione alla X Edizione Campo Giovani della Guardia Costiera è stato prescelto per merito l'alunno Pasquale Ramires che ha avuto la possibilità di effettuare un corso residenziale della durata di 7 giorni nella guardia costiera, a Trapani, dal 25/06 al 01/07/2018.

L'iniziativa ha il fine di avvicinare i giovani al mare attraverso la loro partecipazione alle attività tese alla salvaguardia della vita umana in mare, alla protezione dell'ambiente marino e della fauna ittica ed alla conoscenza delle regole fondamentali per una navigazione sicura.

Antonio Catera

REGGIO CALABRIA SUD

Il Comune premia un nostro atleta

Lo scorso 5 giugno, il giovane Danilo Galimi, atleta del Gruppo Pesca della nostra Sezione, neo-campione nazionale di surfcasting Under 16,



Reggio Calabria Sud – Il giovane Galimi con il sindaco Falcomatà, contornato dai parenti

è stato ricevuto dal Sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria, avvocato Giuseppe Falcomatà, che gli ha consegnato una targa di ringraziamento da parte della cittadinanza per il prestigioso risultato conseguito.

Presenti all'evento i genitori, i nonni, Massimo Mucciola, Campione Nazionale di Surfcasting, atleta della Nazionale e Responsabile del citato Gruppo Pesca, ed il presidente della Sezione dottor Francesco Attisani. La Sezione ha ricambiato con un'altra targa donata al Sindaco in segno di ringraziamento per l'attenzione dimostrata ver-

so i giovani del nostro territorio. Significativa la

motivazione apposta sulla targa donata dal Sin-

daco, alla quale non occorre aggiungere altro.



Reggio Calabria Sud – La targa commemorativa consegnata a Galimi dal sindaco Falcomatà



Torino – Giovani Soci della Lega al Salone Internazionale del Libro 2018

TORINO La LNI al Salone Internazionale del Libro

Con la partecipazione alla 31ª edizione del Salone Internazionale del Libro di Torino, svoltasi tra il 10 e il 14 maggio, la Lega Navale Italiana è tornata ad essere presente in questo importante contesto culturale con uno stand allestito e condotto dalla Sezione di Tori-

no, con la collaborazione di quella di Meina, del delegato regionale per il Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, ingegner Piero Ferrozzi, e della Presidenza Nazionale.

Allo stand LNI, ubicato nel padiglione 1 al numero D 42, sono stati cinque giorni di intenso accesso di pubblico, con un considerevole afflusso di curiosi, simpatizzanti, appassionati del mare e soci, anche di altre Sezioni.

A questo successo hanno sicuramente contri-

buito la posizione strategica dello stand, in prossimità dell'ingresso, e la presenza del simulatore con annessa barca, completamente armata, posto anch'esso in posizione tale da non poter passare inosservato.

In particolare, simulatore e barca sono stati elementi di forte richiamo per bambini e ragazzi, permettendoci di entrare in contatto con numerose famiglie ed insegnanti cui abbiamo potuto illustrare le peculiarità e le iniziative della LNI.

Circa 80 persone tra quelle che hanno visitato il nostro stand ci hanno lasciato i propri riferimenti (indirizzo email e/o numero di cellulare) per ricevere informazioni sulle nostre future attività, segno di indubbio interesse nei nostri confronti.

Diversi insegnanti, di vario ordine e grado, ci hanno manifestato interesse per future collaborazioni sia in ambito nautico, al lago o al mare, sia in ambito culturale/ambientale con inter-

venti a tema in aula. La manifestazione ha inoltre offerto la possibilità per una reciproca conoscenza con soci di altre Sezioni (Firenze e Prato, Desenzano, Bari e altre) e con rappresentanti di altre Associazioni (Marinai d'Italia, Museo Civico Navale di Carmagnola, ecc.) con cui attiveremo sicuramente delle collaborazioni.

In conclusione, queste giornate sono state non solo una doverosa presenza istituzionale ma anche un evento di successo che ha permesso alla Lega Navale Italiana di poter entrare in contatto con un pubblico eterogeneo cui poter presentare i propri valori e attività. Appuntamento alla 32ª edizione del prossimo anno.

Flavio Poli

SANTA MARGHERITA LIGURE

Trofeo Challenge LNI

Con due belle giornate di sole e di vento un po' pazzarello, il 26 e 27 maggio si è disputato il Trofeo Challenge L.N.I. alla sua IX edizione.

Sabato partenza con leggero ritardo sull'orario delle 13.00, vento ben disteso, solita grande

nave da crociera proprio dove andrebbe bene la boa di bolina, ma la posizione si trova e viene portata a termine la prima prova. Bella regata di Samele che ci piazza subito un primo, tallonato però da Penagini e da Andrea De Santis. Il Comitato tenta di fare la seconda prova ma deve però arrendersi al progressivo calo di vento.

A terra i concorrenti, ben 29 iscritti, trovano ad aspettarli e consolarli per non aver effettuato la seconda prova un abbondante apericena degno di una festa di compleanno.

Domenica, mare piatto, vento zero, pochissime speranze di concludere qualcosa e ... caldo, molto caldo. Un'ora dopo l'orario previsto per la partenza, una leggera brezza incomincia a scrivere sull'acqua. La Barca Comitato esce subito dal porto, posa-boe pronti e barche in mare. Alle 12.49 partenza della seconda prova con vento da 240° sui 4 metri in aumento. Pochi minuti prima del segnale di avviso, inspiegabile "pluff" di Jannello, che deve rinunciare alla regata, per lui un amaro DNS (non partito). DNS anche per Gianni Fabro per un problema tecnico. Zampata di Gin Gazzolo che si aggiudica la prova, seguito da Jannello e da Penagini.

Il vento inizia a diventare instabile, passa da

240° a 155° e, quando finalmente si stabilizza su 155°, si parte per la terza prova. Metti la corrente, metti lo spirito battagliero dei concorrenti, il risultato è un richiamo generale. Una grande nuvola a cumulo da Nord attira un gagliardo vento da Chiavari, il mare si increspa e il vento diventa ancora più ballerino, impegnativo lavoro da parte del Comitato per riuscire a dare la partenza. Visti i bollenti spiriti di prima e per non rischiare un altro 1° ripetitore la partenza viene data con bandiera "Uniform".

Purtroppo il vento anche questa volta va in calando fino a costringere il Comitato a dare la riduzione al terzo lato.

Il bravo Pilo Pais, recentemente tornato ai Dinghy, parte fuori, ahimé UFD per lui.

Ancora un primo per Samele, secondo Titti, terzo Gin.

Alle 17.00 premiazione sotto il nuovo gazebo davanti alle sedi della LNI e del Circolo Velico. Il presidente Mazzucchelli ringrazia i regatanti, il Comitato, la Giuria e l'Assessore di Santa Margherita Ligure Dottoressa Marcherini sempre presente alle premiazioni, la Capitaneria e i soci che hanno collaborato.

Congratulazioni a Samele e Gin (entrambi della Sezione) che si sono piazzati quasi in testa al-

la classifica. E sì perché il grande vincitore è stato Penagini, primo anche degli over 65.

Peccato che i due Chioggiotti, Schiavon e Balestrieri fossero già partiti in mattinata, la brava Elena avrebbe portato a casa il premio femminile. Il Trofeo Challenge si è concluso con un generoso Buffett con pizette e pasticcini a volontà.

Maristella

SAVONA

Regata zonale paralimpica della Classe 2.4mR

Una bella regata zonale della Classe paralimpica 2.4mR ha animato la rada di Albisola il 23 e 24 giugno. Per le regate di questo "singolo" si è trattato di un ritorno a Savona, dove la Lega Navale ne aveva organizzate ben otto fra il 1999 ed il 2010, ivi compreso addirittura il Campionato Nazionale 2000 della Classe, vinto per la cronaca da Marco Turbiglio, al suo quinto titolo, scomparso lo scorso dicembre.

Delle dieci "2.4" presenti in Liguria, che insieme formerebbero una discreta flottiglia, si sono iscritte alla zonale le due di Andora, le quattro della Lega Navale savonese ed una delle quattro di stanza a Genova,



Savona – Cerimonia di apertura, (da destra) Franco Forzano, presidente LNI Savona, Ilaria Caprioglio, sindaco, Massimo Arecco, vice-sindaco, Roberto Goinavi, giudice FIV

più una da oltreappennino, ma in acqua ne sono poi scese solo sei.

La forte tramontana del sabato ha consentito di svolgere una sola prova nel pomeriggio, quando il vento sembrava essere un po' calato, mentre invece qualche raffica è risultata ancora piuttosto impegnativa, tanto da scardinare addirittura la landa dello strallo su ITA-144, di Claudio Canevari della Sezione di Pavia, costretto a ritirarsi, così come lo strozascotte della randa su ITA-75, al timone del savonese Stefano Lambertini, che ha dovuto por-

tare a termine la regata con la scotta in mano.

La sfida, contro il vento forte prima ancora che con gli avversari, ha registrato il terzo posto di Stefano Lambertini della Sezione di Savona.

La brezza di mare della domenica mattina ha invece consentito la disputa di ben tre prove, che sono state molto combattute, con Stefano Lambertini terzo (3-3-3-4), seguito dagli altri portacolori della Sezione di Savona, Enzo Marchetti (4-4-4-dnc) e Furio Nalbi (dnc-5-5-3).

La manifestazione era stata aperta il sabato

mattina alla presenza del sindaco di Savona, avvocato Ilaria Caprioglio, e del vicesindaco, architetto Massimo Arecco, oltre al delegato del C.I.P. Savona, Pino Corso, che hanno avuto parole di apprezzamento per la promozione sociale svolta da quasi vent'anni dalla Sezione di Savona, in collaborazione con il Comune proprio nella vela paralimpica, grazie all'adozione di infrastrutture per l'abbattimento delle barriere architettoniche che hanno fatto scuola per quanto riguarda le modalità con cui rende-

re il mare *accessibile*, come nel caso della gruetta Pequod, progettata dalla sezione (classico "uovo di Colombo", valso però a colmare un vuoto merceologico) e realizzata nel 2005 dalla Guldman, azienda specialista del settore, che per riconoscenza aveva regalato il prototipo alla Sezione di Savona.

Ospite della premiazione è stata invece l'Ingegnera Silvia Scotti, presidente del Lions Club Albisola "Alba Docilia", storico promotore del *service* "Velabile", che ha premiato Cristian Tarasco con una prestigiosa cera-



Savona – Premiazione: (da sin.) Franco Forzano, presidente LNI Savona, Silvia Scotti ed Enzo Gareri (Lions Club Albisola), i timonieri Andrea Arasio, Stefano Lambertini, Furio Nalbi e, in primo piano, Cristian Tarasco

mica d'arte di Albissola Marina, ricordando come questo velista torinese, che ha fatto parte anche della squadra paralimpica azzurra, sia stato nell'agosto 2002 il primo allievo della scuola della sezione per velisti con disabilità motoria, da allora sempre operativa al sabato mattina, tutto l'anno, meteo permettendo, con l'aggiunta dal 2010 dell'attività su tre barche Hansa 303 per la vela paralimpica "in doppio".

N.B. Albisola (Superiore) con una sola "s", a differenza di Albissola Marina, con doppia "s". ■



Savona – Regata: ITA-15 (timoniere Stefano Lambertini) fra le creste bianche della tramontana tesa della prima prova