



Fincantieri vara dai cantieri di Monfalcone la MSC Seaview. 14 ponti, 5.500 ospiti, 2.066 cabine, 1.440 membri di equipaggio; è la più grande mai costruita in Italia (Vedi articolo a pag. 5)

Anno CXXIII - n. 3-4

marzo-aprile 2020

Direttore Responsabile

Paolo Bembo

Redazione

Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma

tel. 06 809159203

fax 06 809159205

C.C. post. 30719009

www.leganavale.it

redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.

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

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

art. 1 comma 1 DCB Roma

Realizzazione Grafica e Stampa

Tipografia Facciotti srl

Vicolo Pian Due Torri, 74

00146 Roma

Tel. 06 55260900



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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di aprile 2020

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

2

Lettera al direttore

di Vincenzo De Luca

4

- L'attività di ricerca del gruppo Fincantieri per le navi da crociera

di Claudio Boccalatte

5

- Trattamento per la cura non chirurgica delle riniti

di Prof. Lino Di Rienzo Businco

11

- L'Incredibile Hulk

di Franco Maria Puddu

16

- La pubblicità crocieristica negli anni '30

di Ciro Paoletti

e Loredana Vannacci

21

- Quintino in Sella

di Carlo Gavazzi

27

- L'evaso di Ventotene

di Rino Esposito

33

- Il comando del Vespucci

di Riccardo matr. 112 N. Valoroso

39

Recensioni e segnalazioni 43

Ambiente

- Lezioni di biologia marina all'Isola del Giglio: Plancton e Paguri

di Sveva Sciuto

46



La voce del diportista

- Numero delle persone trasportabili sui natanti da diporto

di Aniello Raiola

50

Corso di pesca

- Il drifting, divertimento dalla barca

(2ª parte)

di Riccardo Zago

52

Vita della Lega Navale Italiana 55

A centro rivista la 14ª puntata del fumetto: «La rivolta dei boxer»

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

Di fronte all'immensità della sfida con cui in questi giorni ci confrontiamo, sembrerebbe fuori luogo parlare di qualsiasi cosa come se niente fosse; eppure è proprio dalla ricerca di normalità, dal continuare ad operare per i nostri soliti obiettivi che possiamo trarre maggior forza. Per altro, sono convinto che i soci della LNI, per la forza morale e le convinzioni civiche che li contraddistinguono stanno facendo tutto quanto in loro potere per limitare il contagio e mettere rapidamente fine a questa dura prova.

nella sua necessità/utilità. Questa scelta, ovviamente dipende oltre che dall'estro del momento, anche da circostanze, eventi particolari che in qualche modo ci inducono a determinate riflessioni. Leggevo l'altro giorno in un volume del mai troppo ammirato scrittore James Albert Michener – per qualcuno uno dei massimi scrittori di viaggio e non solo – un'affermazione di uno dei suoi personaggi relativa al mondo dell'Arte: "L'Artista deve sempre essere almeno in parte contrario alla società, deve opporsi al sapere trasmessogli. Deve essere preparato a esplorare vie ignote, a respingere le idee che gli vengono imposte, pronto alla sfida, disposto a costruire nuovi modelli.

Ci sono delle volte in cui la tentazione è quella di parlare, nell'editoriale, esclusivamente dei contenuti del numero della Rivista, senza scendere nella loro mera elencazione ma senza nemmeno accennare qualche cosa che in un modo o nell'altro si riallacci a quei valori ispiratori che, giornalmente, ci spingono a fare una Rivista come questa e a credere

Per sua natura, l'artista è poco meno che un fuorilegge. Van Gogh ha sferrato l'attacco contro il nostro senso del colore, Wagner contro le idee tradizionali circa i suoni accettabili." Convinto che l'essenza di quanto sto per dirvi sarà tranquillamente



colta evitandomi l'accusa di blasfemia nel proporre quale riferimento generale il "livello" dei due citati "mostri sacri" della cultura, credo che ognuno di noi, nel suo agire e interagire quotidiano, è un po' un artista che cura le cose di cui ha passione. Ecco, in certi momenti, ognuno di noi può svegliare questa innata potenzialità e la può manifestare andando contro i mulini a vento per la sola convinzione della bontà di un'idea e portando avanti le proprie battaglie anche a fronte di robuste opposizioni: ognuno di noi può essere un artista. Più avanti nello stesso volume, mi ha colpito un'altra citazione a proposito dell'opera "Morte a

Venezia" di Mann, in cui si fa riferimento ad un nefasto evento di valenza planetaria le cui implicazioni sulla precarietà umana sono tristemente attualizzate dal coronavirus: "Ma oggi il colera non c'è più – osservai. Invece c'è. Un colera mortale pervade tutte le società occidentali, un colera di cultura popolare, diffuso tramite la carta stampata e l'etere, che uccide ogni cosa,

banalizzando tutto. Un colera che ci inghiotte e che finirà per strangolarci." Che il rischio di questa implosione culturale esista ritengo non possa essere negato da alcuno, ma, al contempo non si può negare che esistono – giusto per rimanere nel campo medico – gli antidoti. La vita quotidiana delle nostre Sezioni, che ci fornisce testimonianza di tutte le grandezze e purtroppo qualche miseria dell'animo umano, sono una prova reiterata di quanto detto. Il colera morale è nell'aria ma – grazie a Dio! – ci sono tanti che molto più spesso di quanto a volte si pensi si adoperano per non farlo prevalere.

A questi Artisti, a questi "eroi" poco appariscenti va tutto il nostro

plauso. Finché avranno voglia di mettersi in gioco, la Lega Navale sarà sana e vitale e ci darà modo di ben sperare anche per ciò che avviene nel resto della Nazione. Buona lettura a tutti voi

Paolo Bembo



Amo il mare. Non è stato un colpo di fulmine, ma un sentimento maturato col tempo come, da ragazzo, frequenti e ti intrattieni piacevolmente con la coetanea vicina di casa e poi, succede un qualcosa che ti fa capire quanto ella sia importante per te.

L'amore per il mare esplose quando mio fratello Gianfranco mi convinse ad acquistare un kit di montaggio di una piccola barca a vela.

A parte la indescrivibile emozione per il "varò" che premiava i nostri sforzi, l'iniziare a veleggiare mi catapultò in un'altra dimensione spazio-temporale.

Lo spazio, quando non vedi più la costa, perde riferimenti e, soprattutto in quelle situazioni in cui il confine mare-cielo sparisce ti sembra di essere giunto nell'anticamera dell'infinito.

Anche il tempo assume un altro valore scandito dal movimento regolare degli astri in cielo e dal susseguirsi cadenzato delle onde. Un tempo non più tiranno che ti condiziona e ti sollecita all'azione, ma un tempo che ti fa soffermare sulla bellezza della natura: un tempo da vivere completamente.

E questo nuovo mondo comunica con te con un sorriso rappresentato da un vermiglio baffo di nuvola all'orizzonte o con un ammonimento allorquando un plumbeo cumulo viene spezzato da una freccia luminosa.

E in questo nuovo mondo i tuoi sensi sono sollecitati ed ampliati permettendoti di sentire il ticchettio del sole o la carezza della brezza sulla tua pelle, la musica delle onde che va da una rilassante armonia da ballo della mattonella ad un adrenalinico pezzo di rock and roll; per non parlare della vista sollecitata da molteplici colori e sfumature.

La mia esperienza mi porta ad affermare che amare il mare vuol dire comprenderlo, leggerne i segnali, conoscerlo, proteggerlo, e farlo diventare parte di te.

L'andare a vela è diventato per me una filosofia, un modo di vivere.

Non sono, ovviamente l'unico ad avere questa passione.

Ho recentemente stretto rapporti con un'Associazione che di questo amore per la vela e di questa filosofia ne fa la propria ragione d'essere travasandone l'essenza ai giovani che vogliono imparare a vivere il mare senza l'assillo della competizione nel pieno rispetto della natura: la Lega navale Italiana.

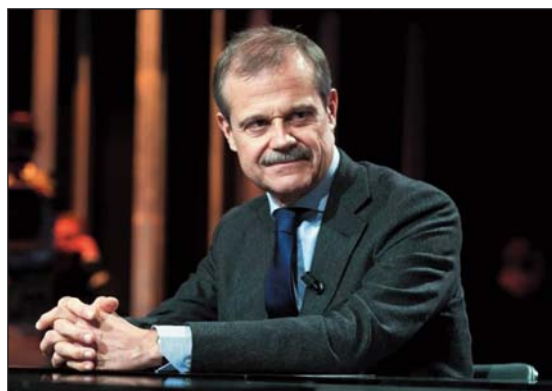
La Lega Navale Italiana ha istruttori che non si limitano alle tecniche della vela, ma insegnano questa filosofia e forniscono una visione completa e non soltanto agonistica di questo affascinante mondo.

Consiglio la Lega Navale Italiana a chi vuole aprirsi a questo nuovo mondo e seguirne il percorso formativo.

Ma io sono di parte: ho già maturato questo amore.

Vincenzo De Luca

L'attività di ricerca del gruppo Fincantieri per le navi da crociera



di Claudio Boccalatte

Fincantieri è oggi un gruppo cantieristico multinazionale, con venti cantieri tra Europa, Americhe e Asia, circa ventimila dipendenti e un fatturato che supera i 4 miliardi di euro. Il Gruppo, quotato alla Borsa di Milano, è uno dei più grandi costruttori cantieristici al mondo e l'unico a livello internazionale capace di realizzare tutte le tipologie di mezzi navali a

Studi e ricerche del maggior gruppo multinazionale con sede in Italia per lo sviluppo di una cantieristica sempre più adeguata e attuale

elevata complessità: dalle navi militari all'offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e servizi post vendita. In particolare è leader mondiale nel settore delle grandi navi da crociera. Secondo la relazione del Presidente che apre l'ultimo bilancio di Fincantieri, il 2017 ancora



La lussuosa *Seabourn Encore*, in apertura il presidente di Fincantieri Giampiero Massolo

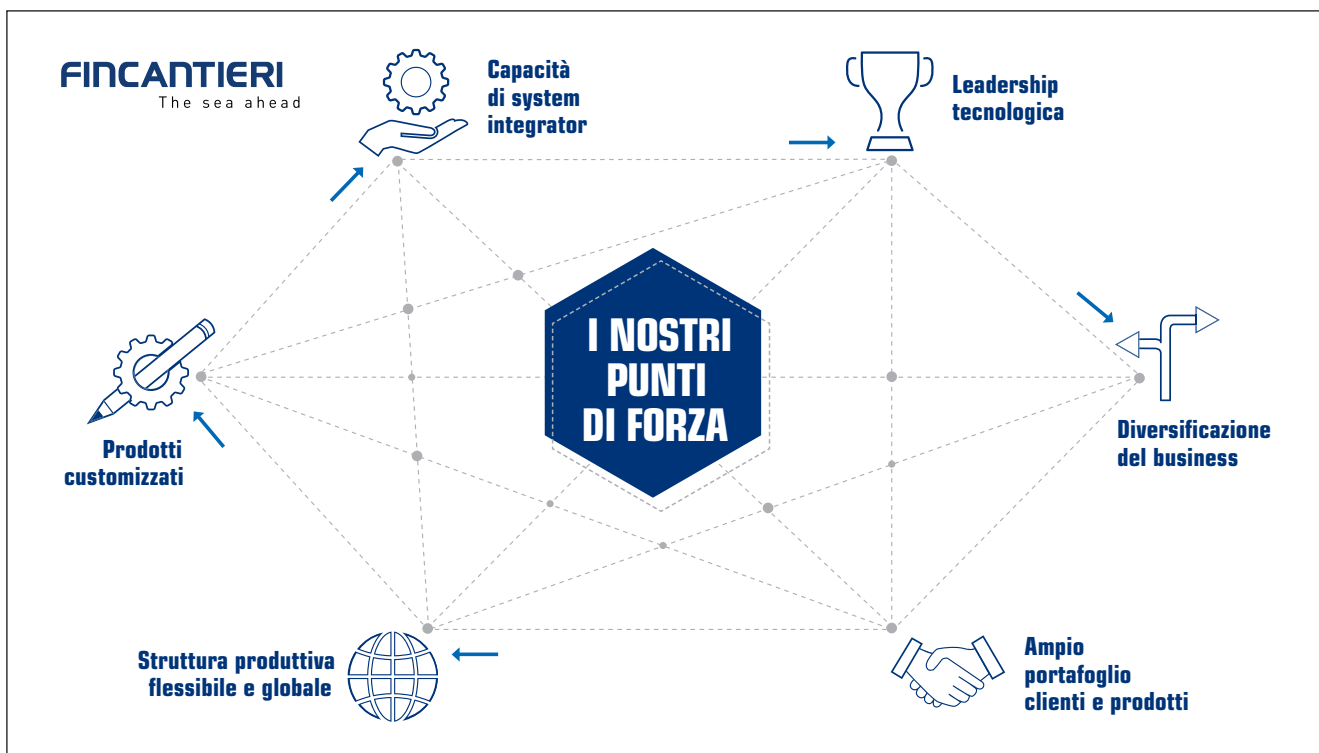


Diagramma ufficiale dei punti di forza di Fincantieri

una volta è stato un anno straordinario per l'Azienda, in contrasto con un contesto di mercato tuttora difficile per la cantieristica mercantile, penalizzata da un livello di domanda di nuove costruzioni insufficiente a saturare la capacità produttiva mondiale. In questo contesto, il comparto delle navi da crociera per il gruppo Fincantieri continua a registrare una performance eccezionale con ordini di 23 navi con stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate, senza conteggiare i contratti in via di definizione e

le opzioni. A questi si aggiungono commesse nella fascia di navi più piccole, ma più lussuose (tipo *luxury - niche*).

Secondo il documento "*company profile*" disponibile sul sito internet della società, la stessa destina ogni anno una media di 70 milioni di euro alla ricerca e sviluppo, per offrire al mercato le più avanzate soluzioni tecnologiche applicate alla massima customizzazione del prodotto, permettendo quindi alla società non solo di soddisfare le richieste dei clienti, ma anche di anticiparle.

Per il Gruppo Fincantieri, l'innovazione rappresenta quindi uno dei fattori chiave per il mantenimento della competitività, secondo il principio "L'innovazione è crescita e Fincantieri non smette mai di innovare".

Uno degli obiettivi delle attività di ricerca e innovazione è l'aumento dell'efficienza delle navi progettate e costruite da Fincantieri. Dal punto di vista commerciale, una nave può definirsi efficiente nel momento in cui è in grado di massimizzare il servizio che può offrire a costi operativi minimi. Il concetto di ef-



Gli interni di una cabina della *Seabourn Encore*

ficienza va pertanto perseguito in senso molto ampio, includendo obiettivi di miglioramento sui temi tradizionali dell'efficienza idrodinamica ed energetica, ma anche tenendo conto degli aspetti progettuali ed operativi in un'ottica di ottimizzazione della performance attesa a vita intera del prodotto. Inoltre, sempre più rilevanza va assumendo la riduzione dell'impronta della nave in termini di impatto ambientale. In particolare, le nuove normative e direttive che prescrivono la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, un tempo considerata un male necessario, oggi impongono di individuare nuove fonti di energia non basate sulla chimica del carbonio e dei combustibili fossili.

Una consistente fetta delle attività di ricerca in questo senso è comprensibilmente finalizzata all'applicazione sulle navi da crociera, anche in settori diversi da quelli tradizionali per l'ingegneria navale.

Particolare rilievo assumono, in questo settore, le collaborazioni avviate nel 2017 con il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) sulla base di un accordo di partnership firmato nel 2011. Fincantieri ha, infatti, coinvolto il CNR in alcuni

importanti progetti di ricerca multidisciplinari nell'ambito del bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nel campo della progettazione e costruzione navale, tra cui *E-Cabin*, *PiTER "on board"* e *Secure platform*. L'obiettivo del progetto di ricerca *E-Cabin* è la realizzazione di un insieme di soluzioni tecnologiche avanzate per migliorare l'esperienza di viaggio del passeggero all'interno della cabina, garantendo nel contempo all'armatore un efficiente sistema di monitoraggio delle singole cabine. Il progetto ha quindi due obiettivi. Il primo è il miglioramento del benessere e della soddisfazione del passeggero, rendendo più gradevole la sua presenza a bordo, garantendogli un continuo collegamento con il mondo esterno e strumenti personalizzati per godere al meglio delle opportunità fornite dal sistema nave. Il secondo, di cui beneficia la società armatrice, è la riduzione degli sprechi a bordo grazie a un controllo puntuale dei consumi (luce, riscaldamento, refrigerazione, ecc.). Per raggiungere questi obiettivi sarà realizzato un sistema dedicato al monitoraggio delle cabine, capace di comprenderne i consumi, pianificare



Il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone è oggi dedicato interamente alle navi da crociera

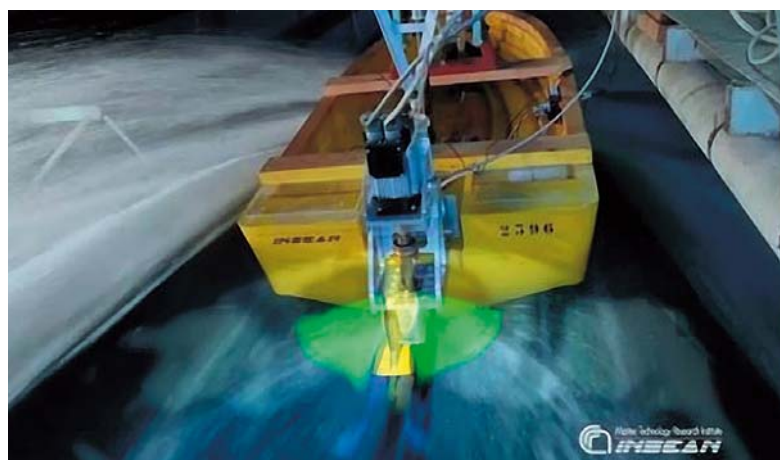
gli interventi di manutenzione e gestire dinamicamente le risorse della nave; il comfort globale percepito dai passeggeri sarà massimizzato grazie all'analisi delle correlazioni e delle interazioni tra le grandezze che governano la sensazione di benessere, misurate e raccolte mediante diversi dispositivi, come ad esempio sensoristica di cabina, *smartphones* e *smartwatches*. Infine sono in fase di implementazione applicazioni in grado di imparare le abitudini del passeggero prevenendone i bisogni, aumentare le opportunità di socializzazione e condivisione (es. *social networking*), e fornire informazioni "aumentate" relative alla crociera (es. orientamento a bordo, preview delle escursioni, etc.). Tra i diversi aspetti approfonditi in questo programma di ricerca sono da citare il rumore e le vibrazioni generate dal sistema nave e presenti nella cabina, i dispositivi per il recupero dall'ambiente dell'energia presente sotto forma di vento, calore, luce e radiazione elettromagnetica (*energy harvesting*), il monitoraggio ambientale e il monitoraggio delle condizioni fisiologiche e dell'attività dei passeggeri mediante sistemi indossabili. Per quanto riguarda in par-

ticolare i sistemi di *energy harvesting*, una delle ipotesi prevede l'impiego di ceramiche piezoelettriche per recuperare energia meccanica dalle vibrazioni ambientali e trasformarla in energia elettrica. Altri sistemi di *energy harvesting* si basano sul recupero dell'energia termica e dell'energia elettromagnetica. Viene anche affrontato l'impiego di sistemi di comunicazione *wired* e sistemi *wireless* per il monitoraggio ambientale. Il programma di ricerca affronta anche le tecnologie per il monitoraggio della qualità dell'aria in cabina e per il rilevamento del rumore ambientale, valutando gli impatti sulla salute che questi disturbi possono provocare. Un altro importante argomento di ricerca sono i sistemi indossabili (*wearebles*) per il monitoraggio dello stato di salute dei passeggeri di una nave ed i dispositivi per il monitoraggio del sonno. (I momenti che stiamo vivendo dimostrano quanto tutto ciò sia di attualità e come Fincantieri avesse già cominciato a percepire, con anticipo, l'importanza del problema. N.d.R.) Il progetto di ricerca PiTER "on board" (Piattaforma Tecnologica per la termoconversione Energetica ad elevata efficienza dei Rifiuti "on



L'Austral in navigazione

board") ha per obiettivo la definizione di una piattaforma tecnologica di generazione di energia da combustibili ottenuti mediante processi di trattamento delle acque reflue e dei residui alimentari a bordo. Dopo la quantificazione dei flussi di massa di rifiuti utilizzabili e della frazione di energia termica necessaria alla rimozione del contenuto di umidità dai residui organici, il programma prevede la valutazione dei vantaggi e delle problematiche relative all'adozione di diverse tipologie di trattamenti, iniziando con un sistema di trattamento degli oli vegetali esausti per il loro impiego come combustibile e un innovativo separatore centrifugo per il trattamento dell'acqua di sentina. L'energia termica prodotta sarà in parte utilizzata per l'essiccamento di fanghi depurati e del materiale organico residuo, in parte per il recupero energetico mediante ciclo Rankine organico o per la produzione di acqua calda sanitaria. Infine il programma di ricerca prevede il dimensionamento e la eventuale realizzazione di un sistema pilota per l'intrappolamento della CO₂ dell'effluente gassoso dai motori termici in carbonati e/o altri sorbenti



Progetti di ricerca e sviluppo in collaborazione con il CNR

immagazzinabili a bordo senza problemi legati alla sicurezza.

Un terzo programma di ricerca dedicato alle navi da crociera, che, come i precedenti due, coinvolge Fincantieri, il CNR e l'Università di Trieste, è "Secure platform". All'interno del progetto sono in fase di studio sistemi innovativi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza dei passeggeri e del personale di bordo sia in condizioni ordinarie che durante gli eventi di



crisi. Si stanno sviluppando tecniche di *computer vision* (telecamere, *image processing*, etc.) e localizzazione, utilizzate per il tracciamento sia del personale che dei beni materiali, tecniche multisensoriali di riconoscimento biometrico per l'accesso selettivo agli ambienti della nave (es. impronta digitale, impronta vocale, riconoscimento del volto). Di particolare interesse risultano le recenti metodologie per la localizzazione di persone all'interno di un ambiente chiuso basato su sistemi radar (attivi e passivi), che consentano di rilevare e localizzare le persone a bordo per una gestione più efficiente di situazioni di crisi. Il sistema sarà basato su un'architettura modulare: ogni sottosistema è dedicato ad una specifica funzionalità fra quelle sopra elencate, ma al contempo interagisce con tutti gli altri sottosistemi in modo da garantire una gestione armonizzata e sistemica della sicurezza dell'intera nave.

Un secondo ambito progettuale riguarda un sistema per l'assistenza ed il salvataggio dell'uomo in mare, basato sullo sviluppo e sull'integrazione di droni aerei e veicoli robotici marini autonomi. Il sistema sarà capace di dare l'allarme, inizializzare il sistema di inseguimento dell'uomo

in mare attraverso diversi sistemi integrati (es. riconoscimento immagini, fari a controllo automatico, inseguimento elettronico di trasmettitori indossabili, etc.), lanciare automaticamente il drone aereo (eventualmente in flottiglia) per la localizzazione e il raggiungimento dell'uomo in mare ed infine attivare l'operazione di recupero dell'uomo in mare da parte del drone marino, equipaggiato con dispositivi robotizzati per il recupero di un uomo, sia cooperante che non cooperante.

Si ringrazia Fincantieri e in particolare il *Corporate Vice President Research and Innovation* ingegner Massimo Debenedetti per le informazioni necessarie alla stesura dell'articolo.

(Come molti altri settori anche d'avanguardia dell'industria nazionale è probabile che anche la cantieristica delle grandi navi da crociera debba segnare il passo per via dell'allarme venutosi a creare per i focolai del virus manifestatisi a bordo di alcune di tali navi. Quello che è certo è che le premesse che hanno le basi nella ricerca avanzata da sempre portata avanti da Fincantieri, faranno sì che una ripresa del settore arriverà ed è molto probabile che proprio Fincantieri ne segnerà la strada. N.d. R.). ■



Il completamento prima del varo della *Regal Princess*

Addio ai raffreddori e alle sinusiti: nuovo trattamento “kos” per la cura non chirurgica delle riniti



Prof. Lino Di Rienzo Businco

Responsabile Servizio di Chirurgia Endoscopica Miniinvasiva ORL e delle alte vie aeree, Casa di cura Santo Volto – Roma
Servizio di Otorinolaringoiatria, Istituto di Medicina e Scienza dello Sport “A. Venerando”, CONI - Roma

L Le ultime indagini epidemiologiche svolte in Italia, in linea con quelli degli altri paesi occidentali, indicano che oltre il 25% della popolazione compresa tra i 18 ed 44 anni

soffre di rinite allergica e il 5% soffre di asma. Se a questi dati relativi alle flogosi allergiche sommiamo i casi di riniti non allergiche e le malattie infiammatorie ed infettive delle vie aeree la percentuale della popolazione affetta da patologie delle vie respiratorie sale oltre al 50%, una vera e propria epidemia.

In Italia, le malattie respiratorie, dopo le malattie cardiovascolari e quelle neoplastiche, rappresentano la terza causa di morte e si prevede che, anche a causa dell'invecchiamento della popolazione, la prevalenza di tali patologie sia destinata ad aumentare. Le patologie respiratorie (riniti allergiche e non allergiche, sinusiti, faringolaringiti, flogosi broncopulmonari) sono la prima causa di assenteismo dal lavoro, e la seconda causa di “presentismo” con riduzione delle performance fisiche ed intellettive al lavoro come in tutte le attività anche sportive. La pratica di tutte le attività fisiche sportive amatoriali o professionistiche, indoor o outdoor, porta con se alcuni rischi specifici per i distretti delle prime vie respiratorie. Il periodo invernale

La terza causa di morte della popolazione italiana, può e deve essere presa in debita considerazione

con il clima freddo e le piogge più frequenti, ma anche quello più caldo primaverile o estivo con le escursioni termiche, ed il vento che accompagna in modo democratico tutte le stagioni,

o gli ambienti confinati di palestre o stadi coperti, rappresentano un vero banco di prova per orecchio naso e gola; e capita che chi non goda di un perfetto stato di salute delle mucose delle vie aeree vada incontro a episodi infiammatori o infettivi che possono ripetersi in modo ricorrente o peggio cronicizzare, costringendo a terapie lunghe spesso inefficienti e ad impossibilità di vivere l'esperienza sportiva con la necessaria serenità e aperta al miglioramento delle performance individuali o di squadra. Pensiamo a tutte le attività svolte all'aperto, ma anche alla permanenza in ambienti chiusi indoor non sempre con adeguato ricambio di aria e facile contagio interumano, ma anche alle attività in acqua come ad esempio le piscine, con i rischi specifici legati all'irritazione da cloro o da germi; tutte condizioni che mettono a dura prova le capacità di ventilazione di orecchio e naso con possibile manifestarsi di otiti, sinusiti, riniti, iperproduzione di muco che ristagna accompagnato a dolore, malessere, vertigini, nausea e tanti altri sintomi fortemente



invalidanti ed in modo specifico proprio per chi vuole praticare attività sportiva.

Quali sono i problemi respiratori a cui vanno più soggetti gli sportivi e la popolazione in generale?

Il nostro primo carburante è l'ossigeno: immettere meno nei polmoni è come mettere meno vento nelle vele, meno miscela nel motore, o usare una benzina con meno ottani. Problemi respiratori quali, naso chiuso, adenoidi, turbinati ipertrofici, asma, come ugualmente la sola presenza di muco, etc. riducono l'afflusso di ossigeno e quindi possono ridurre o inficiare una prestazione sportiva, o semplicemente fisica o anche purtroppo intellettuale. Una minima riduzione dei flussi respiratori può fare la differenza e compromettere giorno dopo giorno una parte importante della propria vita, una prestazione atletica o una gara, rallentare una decisione soprattutto se si parla di frazioni di secondi, di centimetri, di riflessi, di potenza e di resistenza. Perché rischiare o peggio rinunciare quando basta una buona visita e una giusta terapia miiinvasiva per rigodere a pieno del benessere Respiratorio! Gli sportivi sia professionisti che amatoriali hanno tutti un enorme beneficio dal ripristino del flusso aereo corretto sia in termini di miglioramento complessivo delle performance che di riduzione del sovraccarico e del rischio cardiovascolare, rischio che aumenta proprio in persone in affanno o non correttamente ossigenate e allenate.

Come può un semplice naso chiuso essere così importante?

Stiamo vivendo un periodo con un progresso scientifico travolgente dove l'informazione non riesce a stare al passo con lo stesso. Manca una coscienza diffusa del processo di evoluzione della sindrome respiratoria, perché lunghissimo: si sviluppa negli anni, spesso si presenta con problematiche apparentemente trascurabili, apparentemente transitorie, con disturbi facilmente sopportabili. Non si conoscono i pericoli collegati e, soprattutto, anche molti medici non sono ancora aggiornati sulla semplicità e la rapidità delle soluzioni che il progresso stesso ha proposto negli ultimi dieci anni. Un progresso paragonabile solo a quello informatico, rapido e complesso da seguire, dove in pochi anni si è passati da soluzioni demolitive e dolorose delle ostruzioni nasali alla vaporizzazione indolore delle sole

porzioni tissutali non funzionali in eccesso; dove nuovi strumenti hanno già permesso a milioni di pazienti negli Stati Uniti di risolvere funzionalmente problematiche che alcuni anni fa non avevano ancora soluzione. Oggi un semplice palloncino, (balloon di derivazione emodinamica) attraverso i canali naturali, allarga e ripristina al livello dei seni e della tuba di Eustachio i normali flussi respiratori e addio Sinusiti, addio all'incapacità di compensare e ai dolori lancinanti all'orecchio negli sport all'aria aperta, nei viaggi in aereo e nell'attività subacquea. Addio cicatrici sanguinamento e tamponi. In pochi anni siamo passati da soluzioni 1.0 all'era 3.3, cioè alla terza versione della terza generazione dei nuovi strumenti e delle nuove procedure e protocolli. Siamo alle procedure 3.3 quando il mondo è riuscito a recepire solo l' 1.1, o l'1.2 considerando questo primo passaggio storico una novità assoluta. Tutto ciò è affascinante ed è nostro dovere tentare di accelerare il processo di informazione a medici e pazienti, sportivi e non.

Che conseguenze produce il trascurare i problemi respiratori e cosa può succedere nel tempo in chi pratica attività fisica?

Un colpo d'aria e i rischi per la salute possono essere immediati o nel lungo periodo, e il rapporto causa effetto con questi ultimi è praticamente sconosciuto. Il sistema respiratorio ha due funzioni che assumono una rilevante importanza per gli sportivi, quella di climatizzazione che regola la temperatura dell'aria prima che arrivi nei polmoni e quella di filtrazione dell'aria dalle particelle. Se ci si allena o si fa sport con il naso chiuso, specie di inverno al freddo, in mare aperto o peggio per le strade trafficate e inquinate e/o piene di allergeni, (o in vasca della piscina al coperto con aria chiusa e pesante) non si riesce ad utilizzarle, con la possibilità di uno shock termico e di affaticamento cardiovascolare e di altri danni alla salute, proprio nel momento di massima attività aerobica.

Nel lungo periodo poniamo la massima attenzione ad ogni segno di cronicizzazione del sintomo trascurato sia agli effetti di un semplice colpo sul naso, che può deviare il setto nasale e ridurre la portata dei flussi respiratori, senza necessariamente provocare danni estetici, soprattutto nei ragazzi. Un po' di fastidio o di indolenzimento per qualche giorno e poi ci si

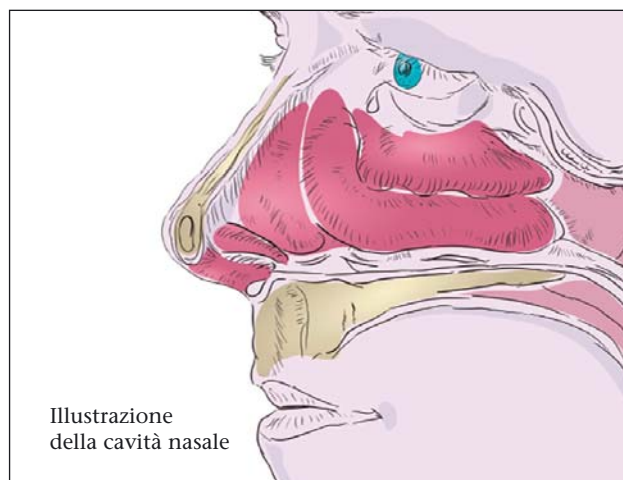


abituata e la cosa viene prima trascurata e poi dimenticata. Ma l'ossigenazione non sarà più la stessa. Basterà una minima infiammazione, magari per un raffreddore a provocare più rapidamente la chiusura prima di una narice e presto anche dell'altra. Possono comparire Vertigini, Acufeni, Affanno, Asma, Ipertensione. Scompaiono le prestazioni, si è più lenti, meno precisi, meno lucidi, meno resistenti e con la mancanza dei risultati si perde il piacere e la capacità di rigenerarsi. La passione e il sano agonismo scivolano nel semplice passatempo non più avvincente, non più appagante, infine si abbandona e la salute ne risente. Si respira sempre peggio, spesso si prende peso, si comincia a russare, compaiono le apnee notturne e i disturbi del sonno che causano tra l'altro il 22% degli incidenti stradali. Si il 22% di tutti gli incidenti stradali!!!

Sono a tutti ben noti i rapporti tra alte e basse vie aeree, dalla rinite all'asma, dalla sinusite alla sindrome rino-bronchiale, alle infezioni ricorrenti nasofaringo-tracheobronchiali. Ma non sempre si ricorda che se si trascurano i sintomi inizia anche un lentissimo deterioramento degli organi nobili, Cuore e cervello, che per ridotta ossigenazione lavorano continuamente sotto sforzo fino al pericolo di cedere, magari dopo 30 anni; da cardiopatici, si dà la colpa allo stress per la paura di un infarto o un ictus, senza mai ricollegarsi alla causa prima.

Quali segnali respiratori non dovrebbe sottovalutare una persona che pratica attività fisica?

Fortunatamente la presenza di alcuni sintomi, quali: occlusione di una o entrambe le narici, alternanza di apertura e chiusura di una fossa nasale, legata anche alla variazione di lato in cui ci si corica a letto, secrezione nasale durante allenamenti e pasti, variazioni di temperatura, starnuti, prurito, percezione di sonno non ristoratore, disturbi di concentrazione, appannamento mattutino della mente, diminuzione delle performance psicofisiche, alitosi, cefalea, insonnia, ovattamento auricolare, irritabilità, ansia, possono avvisarci. Se questi sintomi si protraggono nel tempo per più di due o tre settimane e si ripetono più volte l'anno, urge una visita specialistica otorinolaringoiatrica. Se si vuole prima della visita ci si può auto valutare con il Questionario Sidero Businco 90 disponibile gratuitamente sul sito della Onlus Sidero www.sidero.it. Sidero onlus si propone di dare particolare



impulso alla diffusione delle nuove metodiche diagnostiche e chirurgiche e delle moderne terapie mediche, in grado di ridurre l'impatto traumatico sul paziente e atte a limitarne la sofferenza partendo dall'otorinolaringoiatria.

Si può migliorare il livello respiratorio e le prestazioni sportive?

Potrà essere utile la prevenzione. Nei mesi precedenti le gare e prima delle prestazioni sportive si possono utilizzare soluzioni fisiologiche o spray per lavaggi nasali (termali, acido ialuronico, vitamine, ecc), se si è sportivi professionisti con l'attenzione per i farmaci concessi dall'antidoping. Se i sintomi e i risultati del questionario lo suggeriscono, anche in relazione della qualità e delle aspirazioni, occorre una visita specialistica ORL con valutazione comparativa degli outcome funzionali con esecuzione dei necessari test specialistici e, se serve, una approfondita valutazione endoscopica della funzionalità respiratoria, fino ai più moderni trattamenti endoscopici miniinvasivi di terza generazione che, rapidamente in modo incruento senza tamponi e con un rapidissimo ritorno alle consuete attività e alle migliori prestazioni, regolarizzano i flussi respiratori per una piena ossigenazione.

Che cos'è la rinite cronica non allergica e quale impatto ha sulla respirazione?

Una significativa percentuale della popolazione è affetta da congestione nasale con secrezione mucosa dal naso o posteriore in gola (post-nasal drip) senza aver contratto un raffreddore comune o essere allergici in maniera specifica verso un determinato fattore irritante. Questa condizione persistente o cronica recidivante nota anche come "rinite vasomotoria non al-

lergica" oggi ben classificata in diverse sottopopolazioni cellulari con l'aiuto dello studio della citologia nasale, spesso refrattaria ai trattamenti medici convenzionali, rende la respirazione difficile; inoltre se non adeguatamente trattata, nel tempo è in grado di ridurre le capacità lavorative e di concentrazione e può compromettere la qualità del sonno, che a sua volta porta ad un aumento dell'affaticamento diurno con sovraccarico cardio-respiratorio e metabolico.

Respirare male limita ogni prestazione ed è una condizione molto comune che può influenzare la qualità della vita anche in altri modi. Se non viene trattata può causare problemi di salute come disturbi all'orecchio attraverso una disfunzione tubarica, sinusiti, infiammazioni faringo-laringee e russamento con apnee notturne. Le cause che generano questa condizione variano da individuo a individuo e spesso sono determinate dagli inquinanti ed irritanti outdoor e indoor che respiriamo negli ambienti di lavoro, nelle aree urbane o nei mezzi di trasporto (aerei, treni, metro, bus). Alcuni sintomi insorgono nelle donne durante la prima fase della gravidanza o in vicinanza dalla menopausa legate alle modificazioni ormonali o in soggetti che vengono a contatto con fattori fortemente irritanti come esalazioni anche legate a motivi professionali, fumo protrato di sigaretta o agenti virali.

Il flusso d'aria endonasale durante l'arco delle 24 ore varia continuamente ed in modo alternato da una narice all'altra legato al differente tono e rigonfiamento dei turbinati (ciclo nasale) ed è controllato dal sistema nervoso autonomo, quindi non può essere modificato volontariamente. Questo fine sistema di regolazione delicato e sensibile può essere compromesso da infezioni, repentini sbalzi di temperatura, raffreddori, abuso di spray nasali o peggio di droghe assunte per via inalatoria (cocaina) ma anche da precedenti interventi chirurgici nasali eseguiti con tecniche troppo demolitive.

K.O.S. (Kinetic Oscillating Stimulation) un innovativo trattamento non chirurgico per la cura di riniti e sinusiti

Per il trattamento della rinite non allergica e di tutte queste condizioni descritte ad essa associate, è stata messa a punto presso l'Ospedale Universitario Karolinska di Stoccolma (Svezia) una innovativa soluzione non chirurgica che abbiamo importato anche in Italia, che consiste in una

stimolazione endonasale determinata dall'oscillazione cinetica (KOS) attraverso un sistema Chordate System s100 (dispositivo medico di classe IIa) indicato per trattare tutti i pazienti sopra i 18 anni. Il metodo KOS si è dimostrato così efficace in quanto stimola contemporaneamente la mucosa nasale e il sistema nervoso autonomo locale, che rappresenta il fattore ultrastrutturale predisponente ed in grado di mantenere l'infiammazione neurogena responsabile dei sintomi nasali del raffreddore cronico o recidivante, molto invalidanti per la qualità della vita dei pazienti rinitici.

La terapia KOS è un trattamento mini invasivo e molto delicato per la mucosa del naso e quindi ben tollerato dai pazienti soprattutto perché è indolore (patient friendly), non necessita medicazioni o particolari accortezze dopo il trattamento ed è privo di effetti collaterali anche a lungo termine, con miglioramento della qualità della vita di chi si sottopone alla stimolazione; pertanto rappresenta una soluzione intermedia da utilizzare come diversa opportunità terapeutica o alcune volte preferita in alternativa rispetto a metodiche più invasive ed economicamente più onerose, come gli interventi chirurgici veri e propri eseguiti sui turbinati o sul setto nasale per migliorare la performance respiratorie.

I pazienti sottoposti al trattamento KOS riferiscono miglioramento dei sintomi nasali della rinite entro pochi giorni, che migliorano ulteriormente, anche nella nostra esperienza, dopo una seconda sessione. La terapia può comunque essere ripetuta tutte le volte che lo specialista lo ritenga necessario, ma è generalmente consigliabile effettuare il secondo trattamento a distanza di 4-6 settimane dal primo per massimizzare i risultati terapeutici. Dopo l'esecuzione di 2 trattamenti il benessere permane fino a circa 12 mesi.

Come è fatto il sistema KOS

Il sistema KOS consiste in un Generatore-Controller, un catetere monouso con estremità a palloncino gonfiabile ed un caschetto per stabilizzare se necessario il catetere durante la procedura. Il catetere-balloon viene collegato al Generatore-Controller con aggancio a una porta dedicata e una volta posizionato all'interno della fossa nasale da trattare può essere trattenuto dalle mani dello specialista per tutta la durata della terapia oppure essere stabilizzato con l'uso di un caschetto dotato di pinzette per mi-

gliorare il comfort del paziente nel mantenere il catetere in situ durante la terapia oscillatoria. Il Generatore si presenta con un'interfaccia a display touch screen e fornisce istruzioni step-by-step sulla procedura in corso e pertanto elimina ogni possibilità di errori metodologici garantendo una assoluta sicurezza.

Come avviene la procedura di trattamento

Il catetere a palloncino viene inserito nella cavità nasale attraverso la narice senza necessità di anestesia né di somministrazione di farmaci. Per agevolare l'inserimento, il palloncino deve essere introdotto completamente sgonfiato e lubrificato con unguento oleoso medicale (vasellina, paraffina). Dopo l'introduzione nella narice, il balloon viene gonfiato con aria erogata dal Controller, e comincia la stimolazione determinata dall'oscillazione cinetica del palloncino della durata di dieci minuti (visualizzata sul display da un countdown digitale). Durante la procedura possono comparire per alcuni secondi qualche strano e la sensazione di prurito nella regione mascellare o zigomatica, senza necessità di interrompere il trattamento. Il countdown del Controller, se necessario, può comunque essere interrotto con un semplice tocco dello schermo in qualsiasi momento, con conseguente arresto dell'oscillazione del balloon e sgonfiaggio dello stesso per riprendere successivamente dall'ultima interruzione senza alterare il risultato finale del trattamento. Al termine dei 10 minuti il palloncino si sgonfia automaticamente e può essere estratto dalla narice senza necessità di eseguire alcuna medicazione successiva (nessun tampone, nessun farmaco). Il paziente può ricominciare a utilizzare le eventuali terapie in corso per bocca o anche endonasali (spray, gocce, ecc) dal giorno stesso del trattamento KOS. Non sono necessarie terapie analgesiche domiciliari. In effetti il trattamento KOS non ha nulla a che vedere con la chirurgia e spesso i pazienti trattati beneficiano già immediatamente dopo l'estrazione del palloncino della sensazione di naso più libero e riduzione delle secrezioni.

Le nostre esperienze in corso di pubblicazione hanno documentato su una serie consecutiva di pazienti e su un gruppo di atleti affetti da rinite vasomotoria non allergica l'efficacia nel miglioramento dei sintomi nasali dopo 1 anno di esperienza di trattamento KOS, con riduzione del consumo di farmaci e miglioramento dei punteggi ai questionari nasali e per la qualità

della vita. Correlato al miglioramento dei risultati nasali è stato documentato un aumento delle performance sportive atletiche. Sono tuttora in corso nostri studi per valutare la durata nel tempo dei risultati e il vantaggio dell'associazione del trattamento KOS con le terapie integrate delle discipline di confine.

Il trattamento KOS è finalmente una procedura semplice e veloce, per nulla invasiva, che consente di migliorare le prestazioni respiratorie e la qualità della vita; dovrebbe essere conosciuta e presa in considerazione da chiunque abbia una qualche limitazione della piena respirazione, per evitare interventi chirurgici nasali e lunghe terapie con farmaci che spesso risultano poco efficaci e con alcuni effetti collaterali.

(Anche se questo contributo, antecedente all'esplosione del coronavirus, tratta di miglioramento della qualità della vita e, a volte, di eliminazione di rischi cardiovascolari connessi ad una cattiva respirazione, di fronte al momento che viviamo, potrebbe sembrare un argomento irrilevante ma, in realtà, quando ci saremo lasciati la pandemia alle spalle, sarà bene tornare a pensare a queste cose che, fra l'altro, ci rendono più forti di fronte a tante minacce, comprese quelle derivanti dalle infezioni virali. N.d.R.) ■



Catetere monouso a palloncino gonfiabile e atraumatico per la stimolazione cinetica oscillatoria KOS della mucosa nasale



Esecuzione del trattamento KOS: il dispositivo è costituito da un generatore touch-screen a cui viene collegato il catetere monouso a palloncino che viene introdotto nel naso e stabilizzato mediante un caschetto regolabile

L'Incredibile Hulk

di Franco Maria Puddu



Nel 1962, la Guerra Fredda imperversava ovunque nel mondo. In quell'anno Stan Lee e Jack Kirby, illustratori della *Marvel Comics*, nota casa editrice USA specializzata in fumetti e cartoni animati, diedero vita a uno dei supereroi a fumetti dei quali l'editoria di settore americana è stata sempre avida, a partire dall'inizio del secondo dopoguerra.

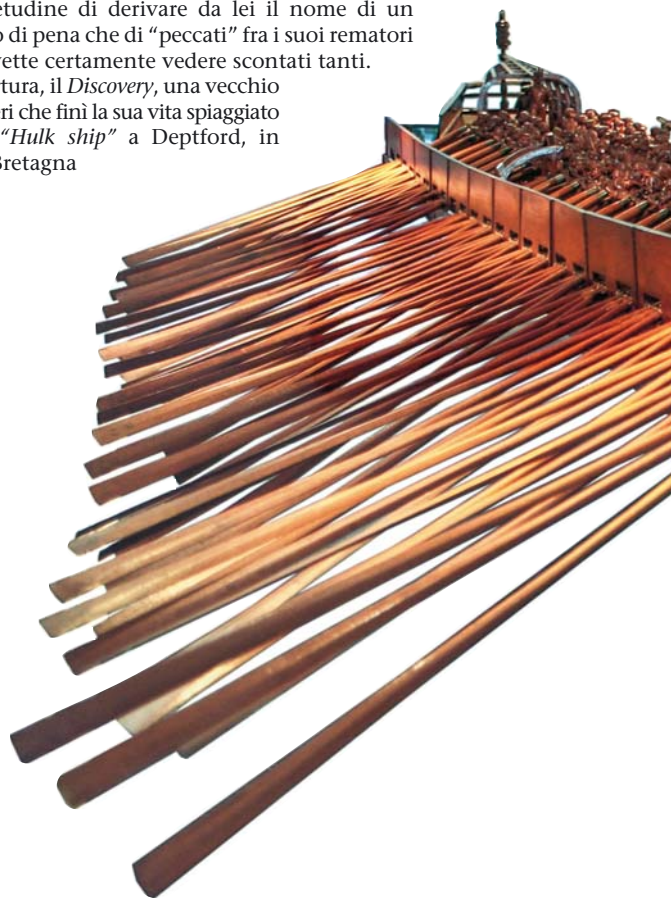
Si trattava della vicenda di Bruce Banner, un dottore la cui immagine verrà poi trasposta in film, cartoni animati e video giochi che, vittima delle conseguenze dell'esperimento di un ordigno nucleare, quando si trovava in stati di stress o di rabbia, si trasformava in un incontrollabile essere verde, roccioso ed enorme. Una delle tante strampalate favole "pseudopedagogiche" che ci sono giunte dagli *States*, rimaste alla ribalta fino all'arrivo dei non meno migliori *Manga* giapponesi.

Quando si verificavano le condizioni indispensabili per la trasmutazione del nostro "eroe", cosa che avveniva all'improvviso secondo il classico copione di queste vicende che coinvolgeva personaggi "difensori dal male" come Clark Kent (*Superman*), Bruce Thomas Patrick Wayne (*Batman*) ed altri ancora, questi venivano indicati con un nome convenzionale: nel caso di Banner, *Hulk*.

Non parliamo, come si potrebbe pensare, di un cartone animato, ma di una realtà che in passato fu molto vera e terribile

Ora, mentre *Superman* e *Batman* erano nomi sufficientemente "trasparenti", la curiosità mi spinse ad aprire il vocabolario (ebbene, sì, qualcuno adoperava ancora questi obsoleti ordigni) per controllare se *Hulk* avesse un particolare senso.

Un modello di galea veneziana con vogatori disposti "alla sensile"; da questa nave nacque la consuetudine di derivare da lei il nome di un istituto di pena che di "peccati" fra i suoi rematori ne dovette certamente vedere scontati tanti. In apertura, il *Discovery*, una vecchio tre alberi che finì la sua vita spiaggiato come "*Hulk ship*" a Deptford, in Gran Bretagna



Guscio, relitto o nave carceraria

Sorpresa: poteva significare *carcassa, relitto, guscio, scafo vuoto* ma anche, stranamente, *nave carceraria*. Era il caso di approfondire.

Nella storia della navigazione umana, eroica, affascinosa ma senza dubbio durissima e a volte inumana, spesso le vicissitudini di navi, da guerra e non, si sono incrociate con quelle di esseri umani, imprigionati dai loro simili per scontare a bordo di queste unità pene e punizioni.

È il caso di molte triremi romane o delle galee venete (dal cui nome, e dall'incarico che svolgevano queste ultime, nacque più tardi il nome di *galera*, oggi inteso come luogo di pena); intendiamoci, non sempre era così.

Sulle galere venete infatti, a fianco ai criminali potevamo trovare prigionieri di guerra condotti dalla sconfitta in schiavitù che però, talvolta, potevano essere oggetto di scambio (riacquistando la libertà) con analoghi schiavi in mano alle Marine che li avevano catturati, ma anche i "*buonavoglia*", volontari che per una mercede in verità decisamente misera, vogavano e combattevano, ma da uomini liberi e come tali potevano anch'essi godere di eventuali vittorie. In tutti i casi, per secoli, la presenza di schiavi, prigionieri o volontari a bordo era sempre e comunque stata funzionale al fine ultimo della nave da guerra; la sua conduzione e il combattimento. Ma non sarà sempre così.

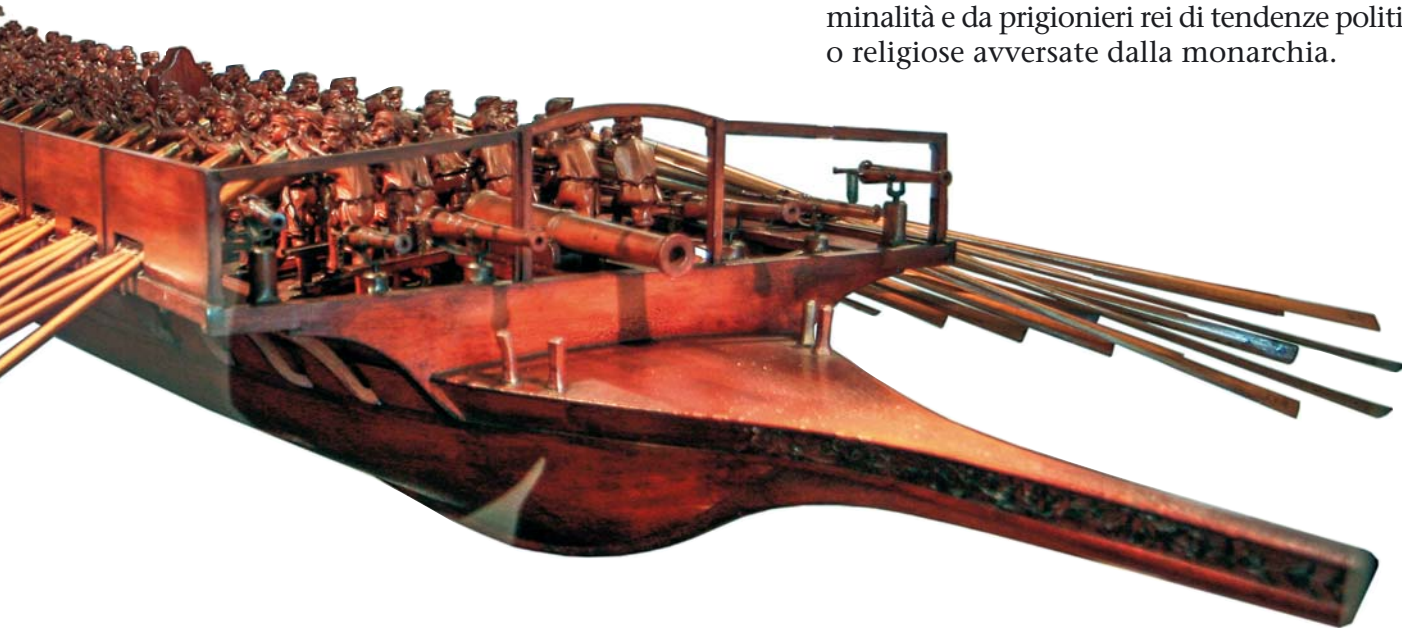
Bisogna infatti sapere che quella che è stata a lungo la più potente Marina del mondo, quella di Sua Maestà Britannica, divenne una vera

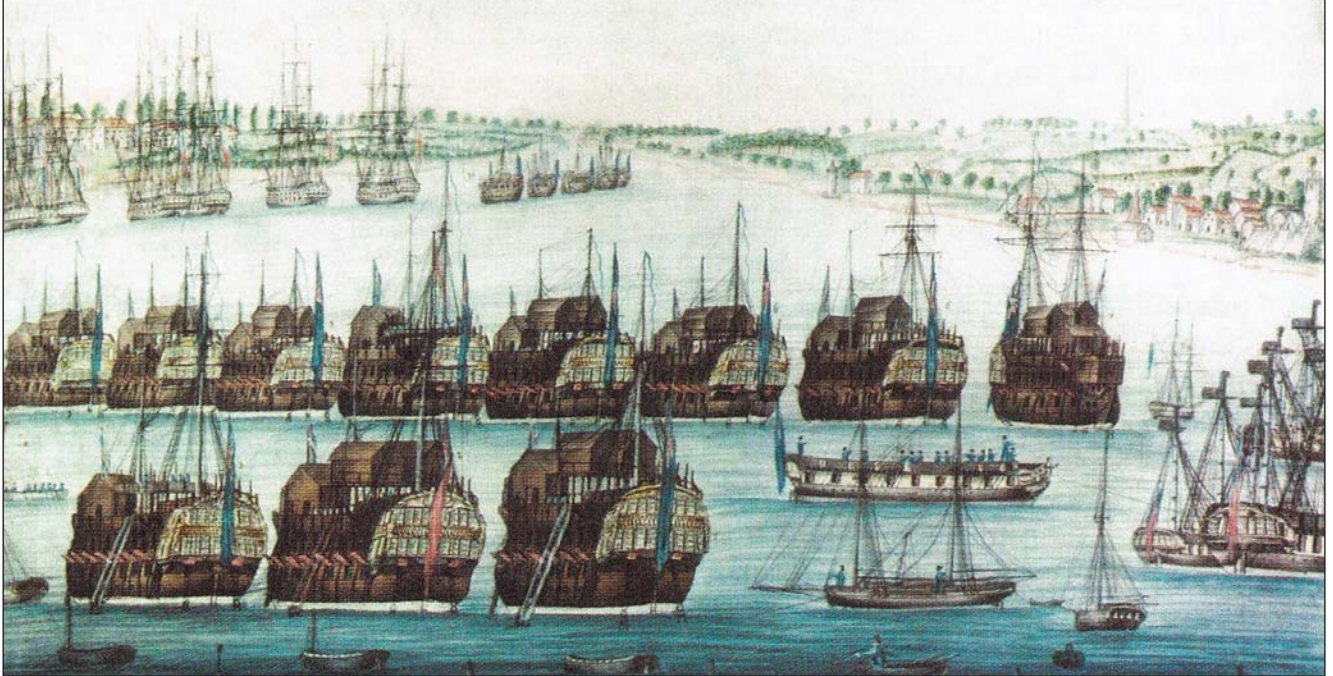


Una nave prigioniera a Jersey, sulla Manica: notare le tettoie e i condotti per il fumo delle stufe installati dopo aver disalberato la nave

forza militare da guerra solo nella seconda metà del XVI secolo. La precedente Inghilterra era stata difesa, sul mare, dalle navi dei reami regnanti al momento, assieme a quelle di armatori privati muniti di "lettere di corsa" che li autorizzavano a combattere sul mare, in conto proprio e per il regnante.

Ma dopo la nascita della *Royal Navy* (che all'inizio si chiamava *Navy Royal*), sotto la dinastia dei Tudor, in più occasioni la Corona si trovò ad affrontare un problema tanto grave quanto, in un certo senso, estraneo ai compiti istituzionali della Marina: quello delle carceri civili incredibilmente sovraffollate dalla criminalità e da prigionieri rei di tendenze politiche o religiose avversate dalla monarchia.





Un'immagine eseguita da un pittore francese nel 1810 mostra un notevole numero di *Hulk* a Portsmouth, ordinatamente ormeggiate dopo essere state disalberate

La crisi delle carceri

Assieme a questo, gravava l'enorme numero di prigionieri di guerra catturati durante i conflitti anglo spagnolo (1739–42), della guerra dei sette anni (1756–63), delle guerre rivoluzionarie francesi (1798-1802) e di quelle napoleoniche (1803-1815).

Così, non sapendo dove metterli, tra il 1700 e il 1800 oltre 40 vecchie navi quasi tutte da guerra, su richiesta della Corona e tramite l'Ammiragliato, all'atto della dismissione saranno trasformate in "*Hulk ship*", ossia navi prigione. In che modo? Dopo averle demilitarizzate e svuotate di qualsiasi attrezzatura atta alla navigazione (ecco il perché del termine "guscio"), saranno utilizzate come una serie di enormi camerate galleggianti per i prigionieri. Ma non rimarranno tutte in mare.

In alcuni casi gli scafi verranno portati in secco, disalberati e, tappate le aperture di oblò e cannoniere, spiaggiati su terreni vicini alla battaglia, sorvegliati, da bordo e da terra, dai *Royal Marines*.

Altrimenti, singolarmente o a pacchetto, verranno ormeggiate alla fonda in varie località come Chatham, Portsmouth o Plymouth; a Woolwich, presso Londra, furono piazzati in zone talmente fangose da far passare ogni velleità di fuga ai loro reclusi.

Si trattava di strutture oramai fatiscenti, buie, fradice di umidità e brulicanti di topi e parassiti; i prigionieri giacevano in grandi locali su una lettiera di paglia bagnata e lercia, nonostante i tentativi del ministero degli Interni di controbattere la propaganda francese (migliaia di prigionieri erano francesi) che batteva sempre sul

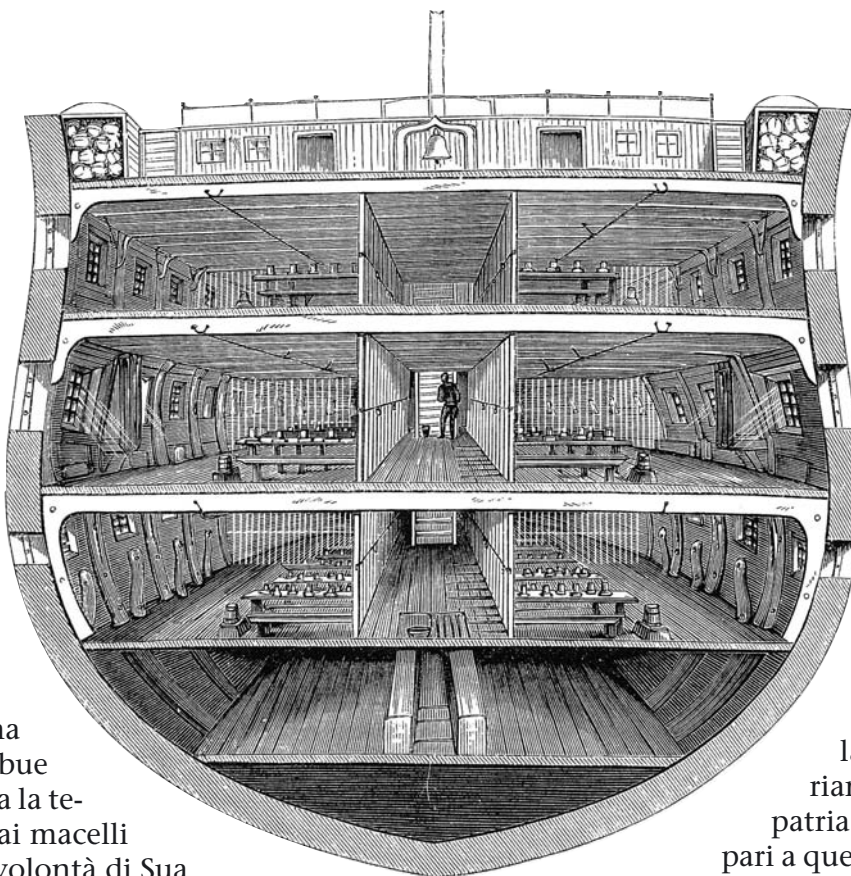


Prigionieri di guerra della marina napoleonica sorvegliati da uomini dei *Royal Marines*, a bordo di una nave prigione inglese



Una stampa a colori di una nave prigionieri *Jersey*. Notare le tettoie che riparano il ponte

La sezione di una nave inglese addetta all'ospitare prigionieri; è evidente la differenza che intercorreva tra le buone idee dei suoi progettisti e la loro messa in opera, specie se la paragoniamo all'unità precedentemente illustrata



trattamento inumano riservato ai detenuti.

Del vitto non è neanche il caso di parlare: galletta, zuppa di piselli secchi, una volta alla settimana mezza guancia di bue (scaricata con tutta la testa dell'animale dai macelli della città) e, per volontà di Sua Maestà, due porzioni di *porridge* e un pezzo di pane e formaggio da utilizzare nei "giorni di magro" come il venerdì.

In alcuni casi, si fece ricorso ad altri escamotage, come utilizzare navi dismesse dalla flotta destinata alla Compagnia delle Indie, o anche unità mercantili private come la *Fayloe*, che l'*Home Office* (il ministero degli Interni) affittò nel 1775 dal proprietario Duncan Campbell, per ormeggiarlo sul Tamigi come centro di rac-

colta per i detenuti da deportare in America.

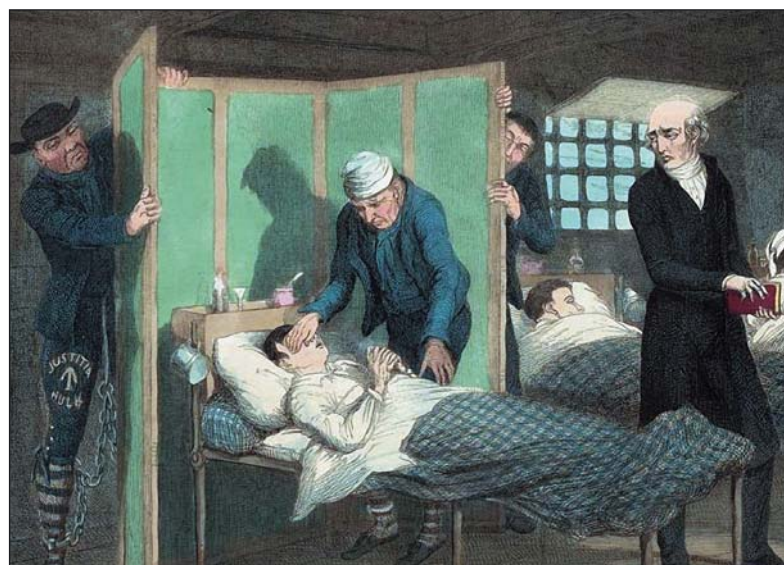
Spesso, però, la detenzione era breve: infatti a quanti erano in attesa di essere trasportati per sempre oltre oceano, veniva proposto di arruolarsi nell'esercito o in Marina, o di lasciare volontariamente le Madrepatria per un periodo pari a quello della pena inflitta (eufemismo per dire deportazione a vita), come se si trattasse di una sorta di libertà condizionata.

Arruolati, deportati o morti

I risultati non dovevano mancare, se consideriamo che solo sul *Fayloe*, dove i prigionieri avevano iniziato ad essere tradotti sin dall'inizio del 1776, entro il dicembre dello stesso anno in parte verranno deportati, ma molti si arruo-



Molte volte le navi venivano trasformate in vere e proprie chiatte galleggianti come mostra quella in immagine sul Tamigi



Ancora meno realistica appare la morte di questo prigioniero assistito in una linda corsia sulla nave *Justitia* (il nome di questa è visibile sulla gamba del prigioniero ai ceppi sulla sinistra dell'immagine)



Molto spesso in anni a noi più vicini la US Navy ha pensato di trasformare in navi "da correzione" vecchi scafi di navi da guerra dismessi come quello della ex portamunizioni nella foto

leranno volontariamente. Sommando il numero di questi a quello dei deceduti per le condizioni di vita a bordo, la nave era rimasta ben presto "disoccupata", e di conseguenza demolita lasciando il posto, però, ad altre tre "colleghe". Le navi prigione verranno impiegate, con triste successo, nella guerra di indipendenza americana; in questa occasione si distinse quella che, come unità da guerra, era stata la HMS *Jersey*. Altri *hulk* verranno utilizzati in Australia come navi-riformatorio per "correggere" la gioventù che si avviava sulla strada della delinquenza

minorile nella nuova colonia. Ma gli inglesi non furono gli unici a far loro ricorso: chi prima chi dopo tutti i maggiori Paesi che prenderanno parte ai due conflitti mondiali, come gli Stati Uniti, o subiranno grandi mutazioni politiche e sociali, come la Russia Zarista e l'URSS, e ancora, in seguito, alcuni Governi abbastanza virulenti del pianeta, come Cile e Filippine, cadranno, per periodi più o meno brevi, nel giro perverso.

Oggi, a parte alcune poco chiare vicende riguardanti la necessità di custodire prigionieri di guerra, pirati o elementi affiliati a frange terroristiche, il discorso degli *hulk* è passato lentamente in secondo piano. D'altronde hanno fatto oramai da decenni la loro comparsa nuove figure come i *contractors*, civili con connotazioni ambigue tra la guardia giurata e il mercenario, mentre il ricorso a strutture fisiche o sociali più o meno militarizzate, come pure l'impiego di luoghi di detenzione remoti e di fatto poco controllabili come Abu Graib o Guantanamo, hanno stravolto la fisionomia di molti aspetti di queste vicende.

E la stessa crisi dell'universo carcerario non presenta più le caratteristiche di quella dell'Inghilterra dei secoli nei quali questa "governava i mari". Oggi, ad esempio, dagli Stati Uniti alla Russia, molti guardano con occhio interessato alle navi - riformatorio, che hanno bassi costi di realizzazione e di esercizio, un elevato indice di sicurezza e uno scarso livello di visibilità. Che si può volere di più? ■



Gli *Hulk* esistono ancora, anche se in misura minore e "adattati" anche a esigenze civili. Il più noto è negli USA. Si tratta del *Vernon C. Bain Correctional Center VCBC*, noto come "*The Boat*": è una chiatta ormeggiata al largo della costa meridionale del Bronx, che può ospitare sino a 800 detenuti per il Nuovo Dipartimento delle Correzioni di York City

La pubblicità crocieristica negli anni '30

di *Ciro Paoletti e Loredana Vannacci*



Tolto il camminare, la navigazione è probabilmente la più antica maniera di viaggiare dell'uomo. Da quando esistono, le imbarcazioni sono servite a spostarsi per procurarsi cibo e beni e, da quando esistono le civiltà, si è sempre avuto un minimo di pubblicità da parte dei proprietari di barche e di navi. Ne fanno fede, ad esempio, i mosaici ancora esistenti sul pavimento del piazzale delle corporazioni di Ostia antica, l'antico porto di Roma: davanti al proprio ingresso

Dai mosaici delle corporazioni romane alle locandine del Rex: lo sviluppo di un mondo noto spesso a pochi

dei traffici grazie all'incremento del tonnellaggio, la pubblicità aumentò, il mondo fu racchiuso in un'estesa rete di rotte oceaniche e le compagnie di navigazione si dedicarono sempre di più a richiamare l'attenzione dei clienti.

Ora, se per le merci, carico pagante per eccellenza,

ogni agenzia marittima aveva un mosaico in tessere nere su fondo bianco per dire al passante che navi aveva, dirette dove e cosa portavano oltre ai passeggeri: olio, frumento, vino....

Col passar del tempo e l'intensificazione

la nave doveva e deve presentare affidabilità e sicurezza nei tempi e nei modi del viaggio, consentendo il maggior possibile ribasso di noli e premi, per l'altro carico "pagante", nel senso che paga di persona, cioè i passeggeri, il discorso era ed è un po' diverso.

Il passeggero differisce molto da un collo: vuole star comodo (cosa che a una cassa o a un'anfora non interessa) per viaggiare e dormire, ha bisogno di mangiare, e vuole in qualche modo ingannare il



Sui mosaici dell'antico piazzale delle Corporazioni, ad Ostia, le prime "pubblicità" di una marineria mercantile; in apertura, una stampa del 1933 delle Flotte Riunite mostra l'allegria di un gruppo di crocieristi

tempo della navigazione. Il pellegrino medievale che si imbarcava a Venezia o a Genova per la Terrasanta ringraziava Dio di trovare un posto qualsiasi su una nave, lo pagava sonoramente, si provvedeva di cibo a proprie spese – se no non lo imbarcavano nemmeno – e si contentava di un po' di spazio dove sdraiarsi a dormire, dando per scontate cimici e topi di bordo, a cui sommava le pulci e i pidocchi che si portava appresso.

I secoli seguenti videro qualche progresso. Ad esempio il passeggero del XVII e XVIII secolo contrattava nel prezzo del passaggio pure quelli del vitto e dell'eventuale alloggio, o, per meglio dire, del posto in cui dormire.

Non c'era da stare allegri: una branda era l'ideale, ma pochi l'avevano, per cui si finiva nei posti più impensati, sotto e sopra coperta, fino a contentarsi di dormire su un rotolo di cime catramate, come fece il conte Carlo Gozzi in Adriatico nel 1740 su una galera veneziana. L'Ottocento portò una più diffusa presenza della cabina per i passeggeri, o almeno della

cabina per i passeggeri di prima classe, mentre quelli di seconda avevano ambienti più ampi, da dividere con altri e quelli di terza viaggiavano tutti in uno stanzone, spesso nell'opera viva e senza altra fonte di luce e aria che i boccaporti. La fine dell'Ottocento e il principio del Novecento videro i grandi movimenti migratori dall'Europa e dalla Cina alle due Americhe, l'intensificazione dei viaggi di lavoro e l'inizio del turismo di massa. Gli emigranti si contentavano di un posto qualsiasi e, purché arrivassero a destinazione, non si curavano d'altro, perché non potevano permetterselo.

Gli appartenenti all'altra categoria, invece, erano in grado di pagare molto di più, e quindi erano clienti più appetibili. Se si passa la crudezza del confronto, i poveri emigranti stavano ad affaristi e turisti come il collettame stava ai carichi pregiati: non venivano trattati molto meglio e ce n'era sempre abbastanza per riempire la nave.

Invece, i clienti danarosi erano tutt'altro discorso: andavano attirati, allettati e blanditi



Una delle prime raffigurazioni di un astrolabio tratta (a sinistra sul cassero della nave) dal *Livre des Merveilles*, di Marco Polo

con promesse mirabili di comodità, varietà, nutrimento, divertimento, rilassanti giornate sul mare e trattamento principesco, o quasi. Ecco dunque la pubblicità farsi avanti per offrire al cliente la possibilità di scegliere senza sgradite sorprese, o per indurre chi cliente non era a diventarlo.

Come si pensava di poterci riuscire? In un periodo in cui la pubblicità era tutta e solo visiva, statica e stampata, quattro erano le vie battute: l'esaltazione delle comodità di bordo; l'attrattiva esercitata dal concetto di viaggio tanto in astratto, quanto in riferimento ai luoghi reali di destinazione e, infine, la magnificazione delle navi vettrici dei viaggi.

Premesso che la pubblicità in apparenza non seguiva un ordine razionale, ma faceva – e fa – appello alle sensazioni più immediate, alle reazioni più scontate e meccaniche, come logica, per prima cosa occorreva svegliare nel potenziale cliente la curiosità e il desiderio di un viaggio, facendo vibrare in lui attraverso le immagini i concetti (di solito corrispondenti ai pregiudizi ed alle opinioni più comuni e correnti) legati all'idea di viaggio", cioè di spostamento, scoperta di luoghi e cose nuove e, infine, di divertimento.

Il passo seguente era – ed è – necessariamente, quello di scendere dal generale al particolare, cioè di concretare il concetto generale in qualcosa di più preciso, spostando il discorso dall'idea di viaggio a quella del caso specifico, di solito tramite la rappresentazione della destinazione, anche se ridotta a pochi concetti essenziali, esemplari del luogo e delle sue bellezze.

Stabilito che è bello viaggiare e che sono attraenti le destinazioni concretamente raggiungibili, il passo seguente è quello dello spiegare con che cosa ci si arriva; ed ecco la magnificazione delle navi: transatlantici sempre più belli, veloci, grandi e confortevoli, identificati in astratto con disegni di navi o specificamente ritraendoli col nome, di solito all'epoca assai celebre, in evidenza sulla fiancata. Infine, ultimo passo, come ci si arriva, nel senso, cioè, di come si viene trattati durante il viaggio, per cui ecco l'esaltazione delle comodità di bordo, sia in astratto col rappresentare generici passeggeri, sia colle immagini delle sistemazioni di bordo, secondo la classe più o meno lussuose, ma sempre prestigiose.

La pubblicità dei viaggi per mare comparve tardi in Italia. Non c'è da stupirsene. Fino



Non sempre si trarrà diletto dall'andare per mare, come sembra ricordare questo noto olio su tela del 1896 di Angiolo Tommasi: *Gli emigranti*

all'età giolittiana, pochi avevano soldi a sufficienza da permettersi spostamenti europei, e pochissimi varcavano gli Oceani.

Gli Italiani che compravano un biglietto erano per la stragrande maggioranza emigranti, ai quali bastava un posto, il più economico possibile, per fuggire dalla povertà in cerca di un mondo migliore, in cui esistessero almeno un tetto e un pasto sicuro al giorno.

Per questo motivo, le pubblicità precedenti la Grande Guerra erano sintetiche al massimo:

nome della compagnia, linee esercitate e nomi delle navi, tanto bastava. All'emigrante interessava sapere se quell'agenzia poteva fornire un biglietto per dove voleva andare e quanto costava, il resto era secondario. Soltanto dagli Anni '30 le cose cambiarono. Tra le migliori condizioni di vita media e il Dopolavoro, il turismo aveva cominciato ad essere parte integrante della vita di molti e, se erano ancora pochi quelli in grado di raggiungere per puro divertimento l'altro capo del mondo, non per questo ci si esimeva dal suggerire di farlo.

L'appello poteva essere fatto in modo estremamente generico, più mirato o dettagliato, cioè specificando il luogo dove andare. Al tipo generico appartengono i manifesti del 1934 e del 1935 della Cosulich. Il soggetto è sostanzialmente lo stesso: una giovane donna di bell'aspetto che saluta qualcuno in distanza. Nel 1934 è una bruna abbronzata e sportiva su fondo giallo oro, nel '35 una bionda più chiara dall'aria aristocratica su sfondo az-

zurro. In entrambi i casi l'idea data è quella di qualcuno che parte mentre chi guarda resta a casa; e, in fondo, perché non partire? Per dove? Chissà....

Al tipo più mirato appartengono i manifesti delle Crociere 1938 del Lloyd e della Società "Italia", quelli del 1933 e del 1935 delle Flotte Riunite. Il primo è formato dall'accostamento di due fotografie: un panorama generico ma dall'inconfondibile sapore arabo e uno scorcio di passeggeri al sole in plancia su uno sfondo



Un bel manifesto delle Linee Cosulich del 1934 mostra una im'immagine, per contro, solare e smagliante di chi poteva permettersi una crociera

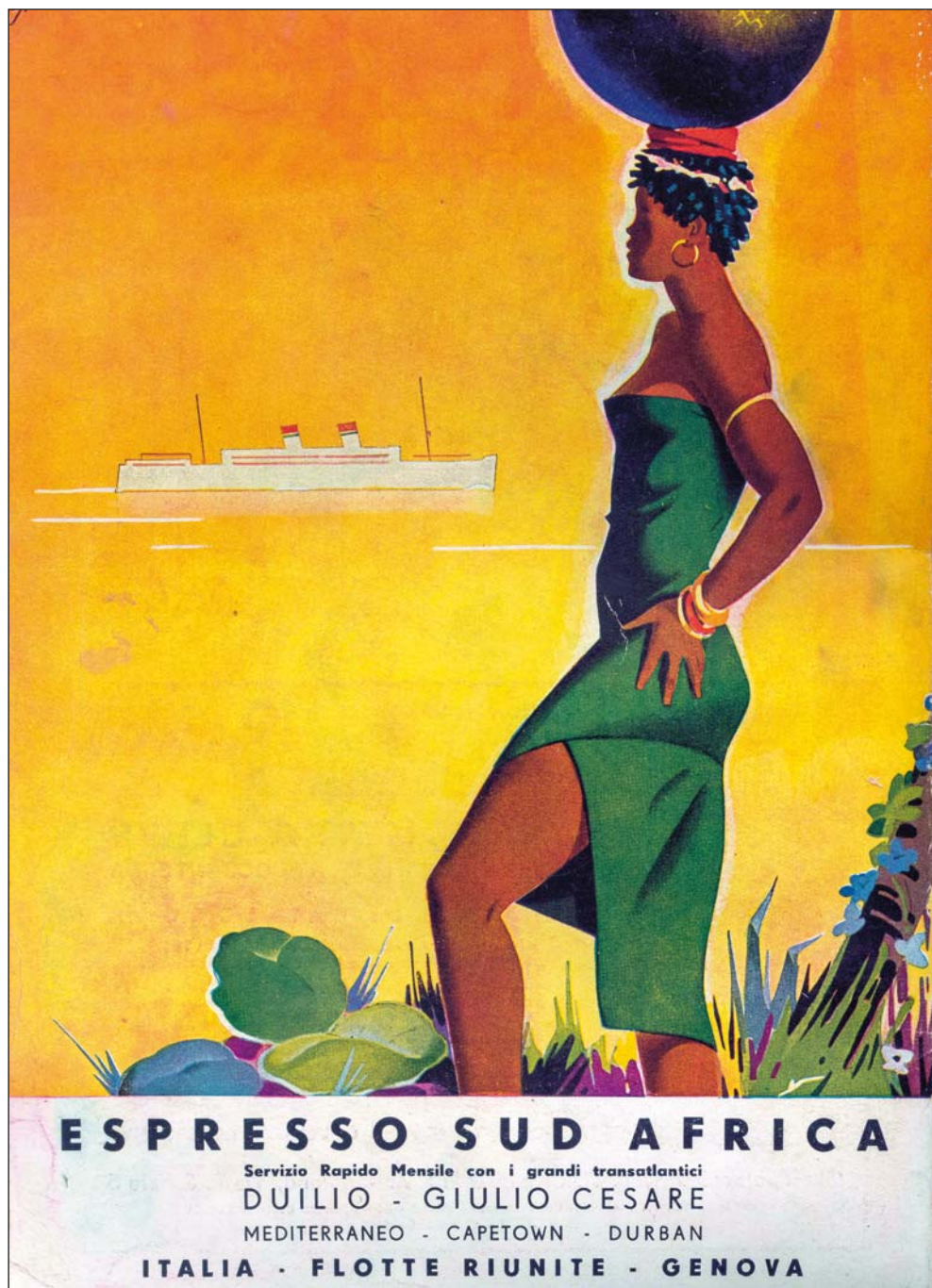
d'acqua tranquilla: la rilassata comodità del viaggio e l'esotismo della destinazione sottolineati dal realismo della fotografia che sembra dire che le cose stanno proprio così, senza edulcorazioni.

Nei secondi si vedono nell'uno donne velate e un ambito che dalla vegetazione si potrebbe dire nordafricano, o genericamente arabo; palme, arance, fichi d'india, dove sarà questo posto? Il Mediterraneo è grande, il Levante pure, però – suggerisce il disegno – lo raggiun-

gono le navi della Società Italia, una delle quali, che dai picchi di carico sembrerebbe il *Conte Grande*, campeggia in mare vicino a una barchetta a vela.

Nell'altro, di due anni dopo, la medesima Compagnia pubblicizza le rotte per il Sud Africa. Di nuovo il messaggio è generico: un'africana di profilo, succintamente e provocantemente vestita di verde, su uno sfondo giallo oro tagliato a metà da una nave bianca i cui fumaioli hanno la verniciatura tricolore

della Società Italia. Per la stessa destinazione l'anno seguente – 1936 – la Compagnia adopererà un manifesto del terzo genere, quello dettagliato, in cui, dall'alto della Montagna della Tavola (e da dove senno?) si vede una nave coi colori della Compagnia entrare nella baia di Città del Capo, in un trionfo di tonalità tenui e rosate, incorniciate dalla tipica flora del luogo. Una via di mezzo tra il secondo e il terzo tipo è quella tenuta dal Lloyd Triestino per il suo manifesto del 1940: "Asia, Africa, Australia" c'è scritto in basso a destra, sotto la nave bianca dai fumaioli giallo-oro tipici della Compagnia, ma gli elementi, l'ingresso d'un tempio e un salice piangente, benché generici sono tipicamente giapponesi. L'anno dopo la Società Italia, sinteticamente, mette tre sagome di transatlantici sul mare colle prue dirette alle due Americhe.

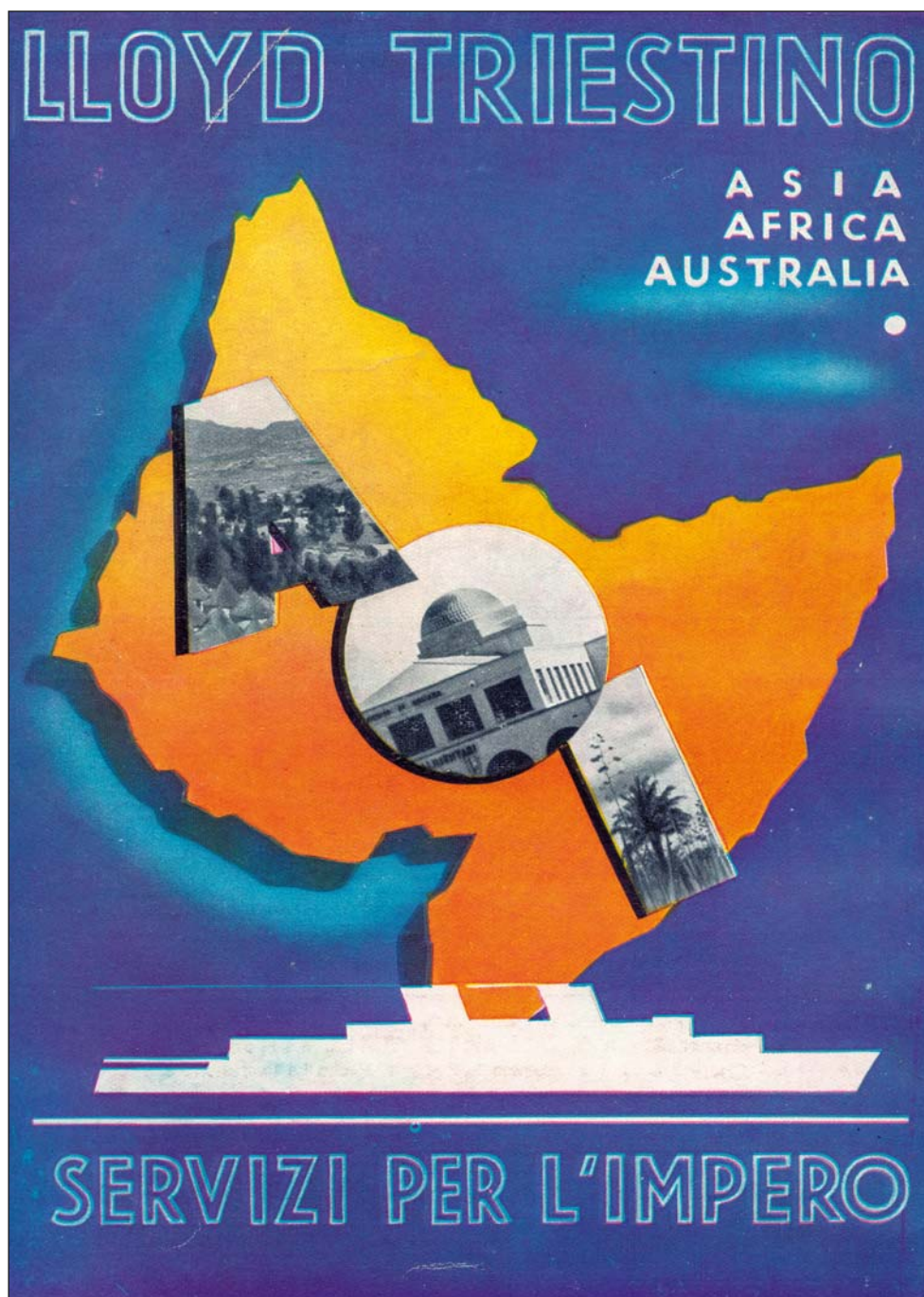


L'Espresso del Sudafrica pubblicizzava invece una rotta alquanto particolare, ma non per questo meno stimolante

Il Lloyd Triestino, nel 1940, proclama seccamente “servizi per l’Impero”, riassumendo il concetto di viaggio e di traffico passeggeri e merci col disegno d’un carico in banchina. E’ l’inizio del viaggio, tutto comincia dalla banchina e tutto finirà su un’altra banchina chissà dove. Questa è africana, come si vede dalle vesti coloniali e dai colori scuri degli uomini che l’animano: Massaua? Mogadiscio? Non si sa, però è l’Impero, lo ricorda l’aquila romana, organizzato – lo dimostrano le gru e gli autocarri – e fascista, lo dice il fascio littorio. Comincia la guerra mondiale e dal giugno del ’40 cessa la navigazione mercantile. Requisite a fini militari, le navi diventano trasporti o navi ospedale. Però, in piena guerra, nel febbraio 1942, la Società Italia ricorda al pubblico – e lo farà fino al luglio del ’43 – che ha le “Linee triestine per l’Oriente”, con quattro transatlantici di prua sul mondo. Ormai nessuna nave italiana va più in Oriente: quella è una rotta battuta solo dai Regi Sommergibili che partono da Betasom e dai due mercantili che sono stati capaci di rientrare dal Giappone attraverso Capo Horn, nonostante la sorveglianza alleata nel Pacifico e in Atlantico. Ci sono, è vero, alcune navi italiane in Estremo Oriente, ma non navigano e nessuno può prevedere che si autoaffonderanno il 9 settembre 1943, a largo della costa cinese, per non cadere in mano ai Giapponesi.

Con questo manifesto chiudiamo la rassegna della pubblicità marittima italiana. Si riprenderà a navigare dopo la guerra; ma non sarà né potrà mai più essere la stessa cosa; l’aereo sarà un concorrente troppo forte.

(Questo articolo, in particolare, ci sembra ben augurante per un’auspicabile quanto pronta ripresa di tutte le nostre attività, ivi incluse anche quelle che prevedono grandi spostamenti. N.d.R.) ■



Non di meno, comunque, era il Lloyd Triestino, con le sue lunghe e affascinanti tratte che portavano in Asia, in Africa e in Australia

Una nave, una strada, un amore



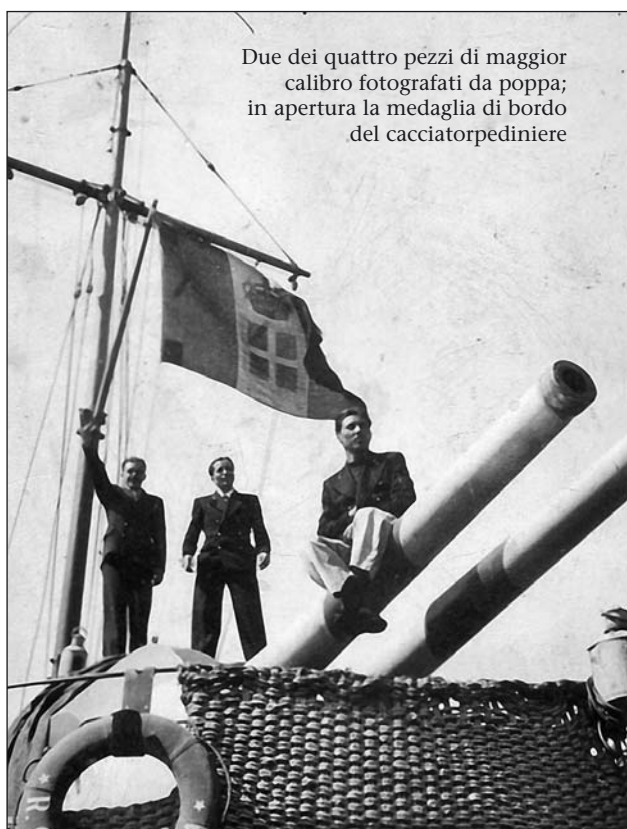
di Carlo Gavazzi

“Maurizio, raccontami la storia dei tuoi genitori! Abitavano in luoghi così lontani... Come si sono conosciuti?”
“Per lettera. Mia madre era la madrina di mio padre.” “Eh?”

*Alle volte nella vita
le parole creano un gioco
imprevedibile come
nel caso del caccia
Quintino Sella durante
l'ultima guerra*

“È tutto merito di Quintino Sella e della sua via se si sono sposati.” Il discorso è demenziale, e fa venire in mente una famosa gag di Ettore Petrolini – antesignano, appunto, dell'umorismo demenziale: “In Italia non c'è patriottismo... I grandi uomini che han-

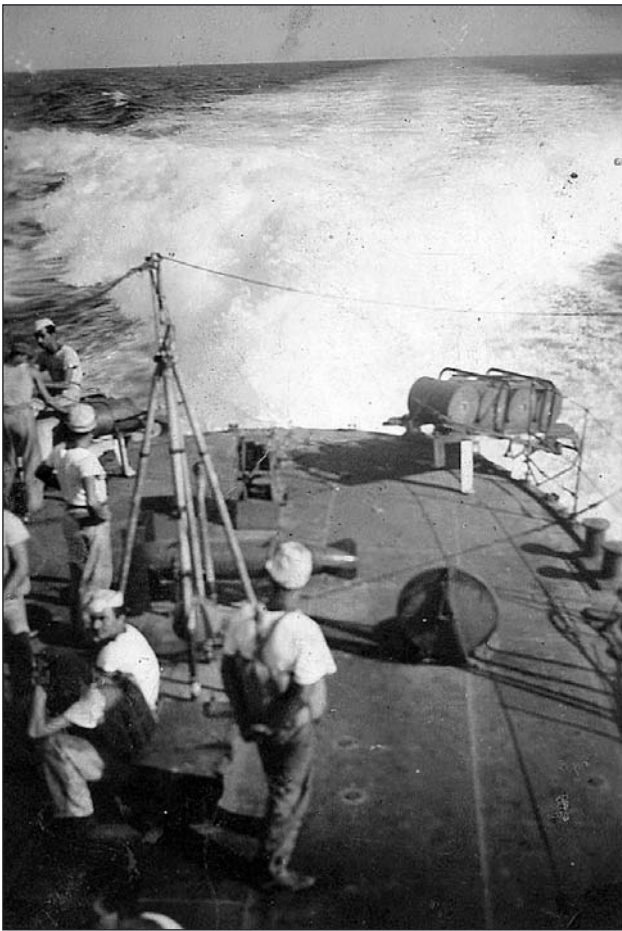
no speso la metà della vita per l'indipendenza italiana vengono cacciati via. L'ho visto io, coi miei occhi, scritto: Via Cavour, Via Garibaldi, Via Mazzini, Via Quintino Sella, Via Giovanni Lanza. Bisogna scrivere Resta Cavour, Resta Mazzini, Resta Quintino in Sella.”
Durante la Seconda Guerra Mondiale in tutta Italia, e quindi anche a Biella, le sezioni della



Due dei quattro pezzi di maggior calibro fotografati da poppa; in apertura la medaglia di bordo del cacciatorpediniere



In questa immagine ripresa a La Spezia nell'agosto del 1939, il Sella è in porto agli ormeggi della banchina Torpediniere



Federazione fascista invitano le ragazze fra i quindici e i diciotto anni a mettersi in contatto epistolare ciascuna con un militare. Combatta egli in terra, in mare o in cielo, si sentirà così meno solo. L'idea è ottima: grazie a quella ragazza – in gergo, “madrina” – si rialzerà il suo morale di soldato, marinaio o aviere frustrato da una guerra che era stata promessa brevissima e vittoriosa e invece non accenna né a finire né a filare per il verso giusto. Pensando a lei, egli diverrà capace di gesta eroiche, né più né meno di Don Chisciotte quando combatteva per Dulcinea del Toboso!

La quindicenne Piera, insieme ad altre fanciulle, accoglie l'invito e si presenta alla sede locale della Federazione. Deve scegliere: aria, acqua o terra? Opta per la Marina quando nota che una nave porta il nome di Quintino Sella, lo statista biellese cui è intitolata la via in cui ella abita. Vuole un marinaio lì imbarcato. Il funzionario sorteggia un nome: Gaspare, sergente segnalatore. Classe 1920: ha dieci anni più di lei.

Piera gli scrive e Gaspare a giro di posta risponde chiedendo una foto. La “madrina” commette una *gaffe*: gliene spedisce una di qualche anno



Il *Sella* in funzione anti sommergibile: a sinistra la poppa della nave e le tramogge da cui verranno scaricate le bombe anti sommergibile; sopra le colonne d'acqua generate dagli ordigni

prima. Sembra una bimba: lui non le scrive più. Piera capisce l'antifona. Si fa ritrarre dal miglior fotografo di Biella: nella nuova immagine non è più una bambina, è un bel pezzo di figliola. La corrispondenza riprende: le lettere ogni quindici giorni arrivano puntuali. Il sergente segnalatore racconta avventurose missioni: la Regia Marina l'ha insignito di due Croci al Merito di Guerra! Lei invece descrive la vita della sua e di molte altre famiglie: in via Quintino Sella, al Vernato (uno dei quartieri poveri della città), si sopravvive a base di patate al forno, ma gli industriali lanieri biellesi non patiscono certo la fame. Anzi, questa guerra mondiale – al pari della precedente, in cui hanno vestito di grigioverde milioni di soldati – è per loro un'opportunità di guadagno: insieme alle loro fabbriche, essi supereranno indenni ogni tempesta, destreggiandosi scaltamente fra repubblicani, tedeschi e partigiani.

Ma veniamo alla nave. Costruito a Napoli dal cantiere Pattison (impostato nel 1922, varato nel 1925 e completato due anni dopo), il CT *Sella* ha un dislocamento normale di t 1279 e uno a pieno carico di 1480. Lungo fuori tutto m 84,9 è largo 8,6 con un'immersione di 3,6. L'apparato motore è costituito da tre caldaie, due turbine e due eliche, per una potenza di 35.000 HP. La velocità è di 35 nodi. Il *Sella* può trasportare t 330 di nafta, che gli conferiscono un'autonomia di 1800 miglia a 14 nodi. L'armamento è composto da tre pezzi da 102/45 mm, due da 40/39 mm, quattro tubi lanciasiluri

da 533 mm (che per l'Italia rappresentano una novità su caccia di questo tipo) e quaranta mine. Dopo una serie di lavori di rafforzamento, le unità della classe *Sella* – che oltre alla nave eponima comprende *Crispi*, *Nicotera* e *Ricasoli* – divengono più manovriere, ma non sono particolarmente brillanti in caso di mare mosso. (Il che non impedirà al nostro CT di compiere l'impresa di Castelrosso con mare per nulla calmo e di colare a picco nelle placide acque di un porto.) Nel 1929 l'armamento antinave viene portato a quattro pezzi da 120/45: anche questi complessi binati costituiscono una novità per dei caccia italiani. In seguito è modificato anche l'armamento antiaereo.

La riconquista di Castelrosso, dicevamo: un episodio che l'ammiraglio Cunningham giudicherà "un affare disgustoso (*rotten business*) nel quale abbiamo fatto una brutta figura". L'isoletta del Dodecaneso tra il 25 e il 28 febbraio 1941 è oggetto di un attacco anfibo da parte degli inglesi, che vogliono costruirvi una base per motosiluranti. Cinquecento *Sherwood Foresters* sopraffanno il piccolo presidio italiano, che però avverte Rodi; di qui subito partono per Castelrosso i caccia *Sella* e *Crispi*, le torpediniere *Lupo* e *Lince* e due MAS con l'appoggio di squadriglie aeree. C'è burrasca e da principio gli uomini vengono sbarcati solo in parte; ma il mattino dopo si completa lo sbarco (circa 250 soldati e 88 marinai) e al tramonto ecco sopraggiungere i due caccia. Al comando dell'ammiraglio Luigi Biancheri, tipo deciso e senza peli sulla lingua (che per tal motivo è stato destinato in Egeo, ovvero il più lontano possibile da Supermarina Roma), le artiglierie battono le postazioni britanniche; durante la notte si scambiano cannonate e siluri con due CT nemici venuti a recuperare i *Commandos* vista la mala parata. Il *Sella*, il *Lupo* e il sommergibile *Galatea* che si è loro unito inseguono il gruppo navale inglese, che trova rifugio a Suda portando con sé, come bottino della breve permanenza sull'isola, una macchina cifrante C38m, mai penetrata dai crittografi alleati, e il libro contenente la pia-



Il nostro eroe, Gaspare Di Dio Busa alle scuole di Marina

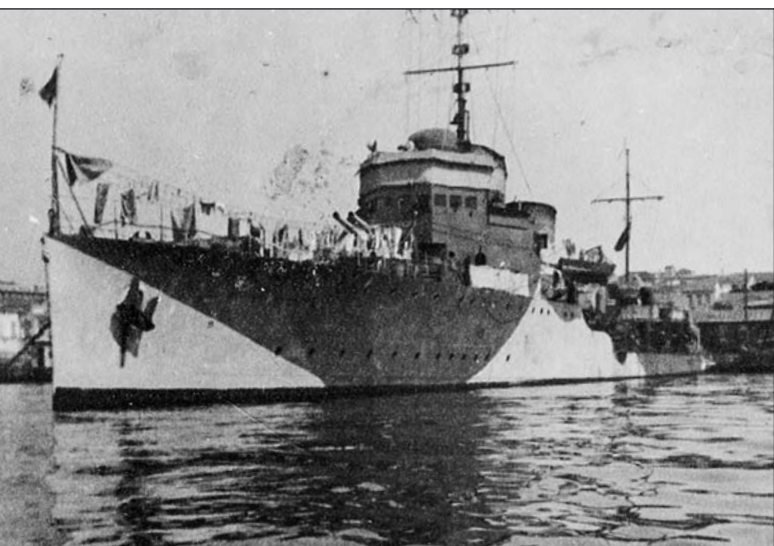
nificazione delle chiavi esterne per cifrare e decifrare i messaggi. C'è chi sostiene che le conseguenze di tale cattura siano state gravissime e chi le giudica irrilevanti.

Quanto alla base di Suda, sempre affollata di navi militari e ben protetta in una baia sulla costa settentrionale di Creta, il mese successivo, nella notte fra il 25 e il 26 marzo, è anch'essa bersaglio di un'operazione cui prendono parte *Crispi* e *Sella*. Giunti a sei miglia dal promontorio di Acrotiri, alle 23,30 essi lanciano sei (o otto, secondo un'altra fonte) barchini

esplosivi ad alta velocità, comandati dal tenente di vascello Luigi Faggioni: scavalcati tre ordini di sbarramenti portuali ed evitati i riflettori, essi raggiungono la parte interna della baia! Due barchini colpiscono l'incrociatore *York* da 8000 tonnellate, famoso per i possenti cannoni (e per il profilo sgraziato): gli inglesi lo portano ad arenare evitando l'affondamento, ma esso verrà dichiarato "completamente perduto". Il terzo e il quarto barchino centrano due petroliere: la *Pericle* cola a picco insieme ad unità minori.



La prora del *Sella* in navigazione di guerra; notare sul ponte le strisce di riconoscimento binache e rosse



Il caccia, che veste la prima livrea mimetica, fotografato in un porto nell'Egeo

Accidenti, l'incrociatore *Coventry* viene mancato per meno di due metri... Nel buio, la confusione è tale che le artiglierie antiaeree sparano all'impazzata... Ma quelli italiani non erano aerei: solo al sorgere del sole ci si rende conto che il nemico è giunto via mare. I sei arditi della Decima MAS vengono catturati. Qualche decennio più tardi, oltre all'Inghilterra anche gli Stati Uniti si accorgeranno sulla loro pelle che i barchini esplosivi funzionano: la lezione di Suda sarà ottimamente appresa da AlQuaeda, che con tale arma il 12 ottobre 2000 nel porto di Aden metterà a segno il primo dei suoi colpi grossi, ai danni del CT *Cole*.

Ma torniamo a Piera e a Gaspare. Come abbiamo visto, nelle sue lettere il sergente segnalatore non sta esagerando: la vita a bordo del *Sella* è davvero movimentata! La madrina è ormai innamorata del... figlioccio, che, a giudicare dalle foto che le ha inviato, è uno splendido ragazzo dall'irresistibile fascino mediterraneo. Ma, come un fulmine a ciel sereno, arriva l'otto settembre; nessuna notizia di Gaspare da allora in poi. Sarà riuscito a tornare a casa sua, a Enna, attraversando il fronte? Sarà colato a picco insieme al *Sella*? Piera cullava ormai il desiderio di sposare il bel marinaio. Ora le manca ciò che era divenuto una piacevolissima abitudine: portare al Fascio una lettera appena scritta e riceverne una di Gaspare da poco giunta.

A Biella da molti secoli è vivissima la devozione alla Madonna d'Oropa, attorno alla cui statua è stato costruito il più grande santuario mariano

delle Alpi: le immagini della Vergine nera nel Biellese sono numerosissime, non solo nelle chiese o nei piloni votivi ma anche dipinte sui muri delle case. Nel quartiere in cui abita Piera ce ne sono alcune, e tutte le sere ella prega la Madonna d'Oropa affinché Gaspare non solo si salvi ma – cosa che non parrebbe così semplice – le sia possibile incontrarlo.

Una sera di ottobre, la madrina sta cenando con la sorella Fulvia e i genitori. Bussano alla porta. Fulvia va ad aprire e riferisce: "C'è un signore vestito di bianco." In effetti il giovane affamato e infreddolito indossa una tenuta da imbianchino. Diamine, è Gaspare! Per l'emozione a Piera va per traverso la minestra di patate; ella comincia a tossire disperatamente mentre la madre le batte con forza la schiena per far cessare la tosse.

Davanti a un piatto di minestra il sergente racconta che nel pomeriggio dell'11 settembre, appena il *Sella* abbandona il suo ormeggio in darsena a Venezia, dietro un peschereccio appare una motosilurante tedesca che con due



I marinai del *Sella*, pronti per la libera uscita

siluri lanciati da poche centinaia di metri lo affonda; egli raggiunge a nuoto la riva, ma in piazza San Marco lo arrestano e incolonnano per deportarlo in Germania. I prigionieri sfilano lungo le strette calli, e i veneziani di tanto in tanto aprono la porta di casa e con molto sangue freddo fanno entrare a nascondersi uno di loro. Tale fortuna tocca a lui (evidentemente per interessamento della Vergine d'Oropa, dice fra sé Piera): sfuggito al rastrellamento, egli raggiunge la stazione di Mestre. Dove andare? Non a Enna, lontanissima e al di là del fronte, ma a Biella: prima su un treno che trasporta bestiame, poi con carretti e camion, infine su un treno carico di mucche. Giunto alla stazione della città della lana, nessun problema: si ricorda l'indirizzo, perché il nome della via è quello della sua nave!

Per alcuni giorni il clandestino dorme (rigorosamente da solo...) a casa di Piera. Ma la situazione è precaria: che fare? Egli vorrebbe tornarsene a Enna e Piera è terrorizzata: lo perderebbe di nuovo e per sempre! Invoca nuovamente



Nella noia di un trasferimento, Gaspare, sosta assieme ad un commilitone vicino ad una mitragliera anti aerea

la Madonna d'Oropa, che le dà un'idea geniale. Gaspare le ha raccontato che prima di arruolarsi in Marina era stato per tre anni garzone di un sarto. La ragazza si reca dal sarto più famoso della città e lo supplica di dar del lavoro al sergente segnalatore. La proposta è accettata, e Gaspare taglia e cuce proprio bene! Il lavoro



Gaspare (a sinistra) in libera uscita a Venezia assieme a dei comilitoni tra i quali un marinaio della *Kriegs Marine* tedesca (al centro)

aumenta, ed egli, stufo di star recluso in casa, con un'audacia che sconfinava nell'incoscienza si fida a uscire per portare le "prove" dei vestiti alla sartoria.

Un giorno lo fermano due capitani repubblicani e lo conducono a Villa Schneider, la tristemente nota e temuta sede del comando tedesco della città, nella quale hanno luogo interrogatori e torture. Alla sera in via Quintino Sella sono tutti preoccupati: Gaspare non è tornato! Ma, quando si è persa ogni speranza, eccolo arrivare. "Dove sei stato?" "A Villa Schneider!" A Piera e famiglia vengono i sudori freddi. L'hanno torturato? Ma no: avendo visto che trasportava una "toeletta", l'involucro in cui i sarti avvolgono le "prove", e avendolo perciò etichettato come sarto, senza appurare chi fosse gli hanno chiesto di confezionare dei vestiti per loro. Anche stavolta ci ha pensato la Madonna nera....

Dall'indomani, Gaspare viene fornito di lasciapassare da uno dei capitani: non male, per

un militare fuggiasco in territorio nemico! Va e viene da villa Schneider senza timore. Dopo il 25 aprile si sparge la voce che in via Quintino Sella 22 c'è una sartoria. Nel 1946 i due innamorati si sposano: per lunghi decenni la loro sartoria sarà la più rinomata del quartiere! Gaspare Di Dio Busa si spegnerà nel 1979 e Piera Gianotti nel 2013. Il mio amico Maurizio, loro figlio, insieme a Giorgio Fogliano, nel 2010, scriverà parte di ciò che ho qui raccontato in un libro sul Vernate, il nostro quartiere.

Non è mai corso buon sangue fra Santa Romana Chiesa e Quintino Sella, che incitò a rompere gli indugi e occupare Roma ponendo fine al potere temporale dei papi. Tuttavia, al tempo dell'incameramento dei beni ecclesiastici e della conseguente scomparsa di molti conventi e santuari, egli salvò quello di Oropa, riuscendo a etichettarlo laicamente come "ospizio". Non stupisce, dunque, che in questo caso uno statista mangiapreti e una Madonna nera abbiano operato in sinergia.... ■



Il Sella in assetto di navigazione con i serventi dei pezzi sul ponte; ma la guerra non è il solo rischio. Attento agli scalini, Gaspare!

L'evaso di Ventotene

di Rino Esposito



Anche questa estate, il nostro solito gruppo di amici del Lido di Enea di Terracina si è organizzato per una piccola crociera nelle isole Pontine, per cercare una dimensione diversa tra mare, sole e natura. Ovviamente, come ho già scritto in precedenti racconti, la prima meta, quella più desiderata ed amata è Ventotene.

E' poco più di uno scoglio in mezzo al Tirreno, un'isola per chi vuole dimenticare un inverno freddo e faticoso e rigenerare le energie bruciate durante le lunghe giornate invernali: ideale per chi vuole trascorrere con gli amici una vacanza tranquilla ma indimenticabile. Infatti, sull'isola, il tempo ed il suo trascorrere sono concetti relativi.

Ventotene non è vivace e modaiola come le vicine Ponza o Ischia, ma un piccolo paradiso quasi nascosto alle folle dei vacanzieri. Ma è comunque un'isola piena di vita, che ha conservato un'anima partenopea, dato che nel 1700 i Borbone la ripopolarono con 28 famiglie di agricoltori provenienti dall'entroterra campano. Anche l'architettura delle case, tipicamente borbonica, è intrisa dello spirito napoletano, allegro ed un po' fatalista.

Essendo un'isola priva di sorgenti idriche, i Romani, che avevano già costruito un porto sicuro scavandolo nel tufo, alla fine del 1^a sec.

Meno a la page delle più note Ischia e Ponza è un piccolo paradiso godibile solo da chi lo può apprezzare

a.C. costruirono due grandi cisterne per conservare l'acqua piovana. Nei secoli, esse sono state abbandonate e destinate ad usi completamente diversi. Fino a non molto tempo fa, per soddisfare le necessità dei turisti, l'acqua ve-

niva portata da Formia con una nave cisterna; lo scorso anno è stata ultimata, dall'Acqua Latina, la costruzione di un dissalatore che



Attenzione! Nelle placide acque di un porticciolo dell'arcipelago pontino, può celarsi la presenza di un pericoloso evaso (in apertura)

però è fortemente contestato in quanto produce acqua che non sembra potabile (almeno così affermano gli isolani che pertanto cercano di non pagare le relative bollette). Problema di difficile soluzione anche perché sull'isola chiedono che l'acqua, almeno l'estate, venga portata da Formia con la nave.

E così, alla fine di Luglio, il nostro gruppetto di vacanzieri, che ha visto ridurre il numero delle barche a due soltanto, lascia gli ormeggi di Porto Badino per fare le 32 miglia che ci separano da Ventotene. Poco dopo l'uscita dal fiume Badino, dobbiamo virare a sinistra, allargandoci verso la costa di Terracina, per non attraversare il tratto di mare dove i nostri ragazzini della Scuola di vela della Lega Navale del Lido di Enea stanno regatando con i piccoli Optimist. Piccoli ma tosti i nostri ragazzi che dopo pochi giorni di scuola già trattano le loro piccole barche a vela con ostentata sicurezza. Rallentiamo per goderci la scena e dopo averli

lentamente superati, riprendiamo la nostra rotta a 160 gradi verso Ventotene.

Quest'anno, dato che al porto romano ci sono sempre difficoltà per trovare posto, abbiamo deciso di ormeggiare al pontile di Modesto nel porto nuovo, dato che è posizionato vicino alla scogliera in un punto più coperto rispetto al maestrale ed al levante, che ogni tanto creano problemi alle barche ormeggiate. Appena entrati nel porto, avvisiamo telefonicamente gli ormeggiatori e quasi subito arriva un gommone con due ragazzi, uno dei quali salta su e si mette al timone, prima di una barca e poi dell'altra per portarle all'ormeggio, dato che il passaggio vicino alle rocce è abbastanza stretto. Ragazzi simpatici con i quali in un paio di giorni stabiliamo un contatto molto cordiale. Abbiamo poi sentito che Modesto, il titolare del pontile di ormeggio, è anche il Vicesindaco di Ventotene. Gli abbiamo chiesto allora che fine avevano fatto i progetti di alcuni anni fa



Sembra impossibile, ma si può, in questi porticcioli, coniugare, vicinanza e pace idilliaca

per costruire una strada che dal porto nuovo arrivasse su al paese, per salvare l'antico porto romano. Avevo infatti conservato un ritaglio di pagina del Corriere della Sera del 15/8/2009 dove si evidenziava che quella breve strada era l'ultima sfida ecologica di Ventotene: c'era l'approvazione della Soprintendenza ed il finanziamento regionale per salvare il porto romano, l'ultimo ancora esistente in tutto il Mediterraneo. Tale strada che partiva dalla banchina del porto nuovo, avrebbe eliminato il traffico di furgoni e motorette che ora debbono forzatamente passare su una stradina, larga un paio di metri che lambisce il porto romano. Immaginate cosa succede in Agosto quando un traghetto attracca e scarica a terra di tutto, turisti e tutto quello che serve per la vita dell'isola. Sono però passati nove anni e come al solito, i progetti sono rimasti nei cassetti anche perché, dopo dibattiti infiniti su un progetto che sembrava troppo invasivo, qualche interesse locale

ha cercato di fermare il tutto. E così per arrivare al paese si passa sempre attraverso il porto romano.

Un paio di anni fa, in agosto, arrivarono a Ventotene l'on.le Renzi, la sig.ra Merkel con un apparato di burocrati di tutta Europa: visita in elicottero della vicina isola di S. Stefano e del suo famoso carcere, dove Ernesto Rossi ed Altiero Spinelli intuirono e teorizzarono l'idea di un'Europa unita con il famoso Manifesto di Ventotene. L'intenzione dei politici in visita era quella di creare nella struttura del carcere un grande Centro Convegni ed un Centro Studi sulle problematiche europee. Stanziati immediatamente 70 milioni di euro, ma passata l'euforia, dopo oltre due anni il carcere di S.Stefano versa nel medesimo stato di abbandono di prima.

Ma ora torniamo alle nostre vacanze! Sistemate le barche, più prosaicamente dobbiamo occuparci di fare la spesa: ma al porto ci sono solo alcuni



I solari colori di Ponza catturano subito l'occhio del visitatore che viene dal mare

bar ed un paio di ottimi ristoranti. Il supermercato, il giornalaio ed i fruttivendoli sono su al paese e per arrivarci bisogna fare una bella passeggiata di un quarto d'ora tutta in salita. Per fortuna però il ritorno al porto è tutto in discesa! Finalmente, nel primo pomeriggio, possiamo goderci un po' il bellissimo mare dell'isola. Attraversato il porto romano ed una breve galleria scavata nel tufo, si arriva alla splendida spiaggia di Calanave: possiamo così concederci un meritato bagno in un mare tiepido e trasparente che gode da anni del riconoscimento della bandiera blu.

Con una lunga nuotata, si può arrivare all'isolotto detto "nave di fuori" e basta immergersi per pochi secondi per restare incantati dallo scenario

che appare ai nostri occhi: una miriade di pesciolini indifferenti alla nostra presenza, gorgonie e formazioni di calcare viola. E si può anche incontrare qualche sarago che alla nostra vista si allontana lentamente senza paura. E la sera poi una cenetta al nostro solito ristorante, "Il Giardino" che oltre agli ottimi piatti di pesce, alla fine ti fa degustare la specialità della casa: lo squisito gelato al pistacchio.

Quest'anno abbiamo deciso di esplorare il lato nord dell'isola, in effetti poco frequentato dalle barche per le scogliere che si vedono a pelo d'acqua. Nel porto romano c'è una cooperativa di pescatori che ti fa fare il giro dell'isola e fare il bagno in calette quasi irraggiungibili dalle nostre barche. Conosciamo così Gianmarco,



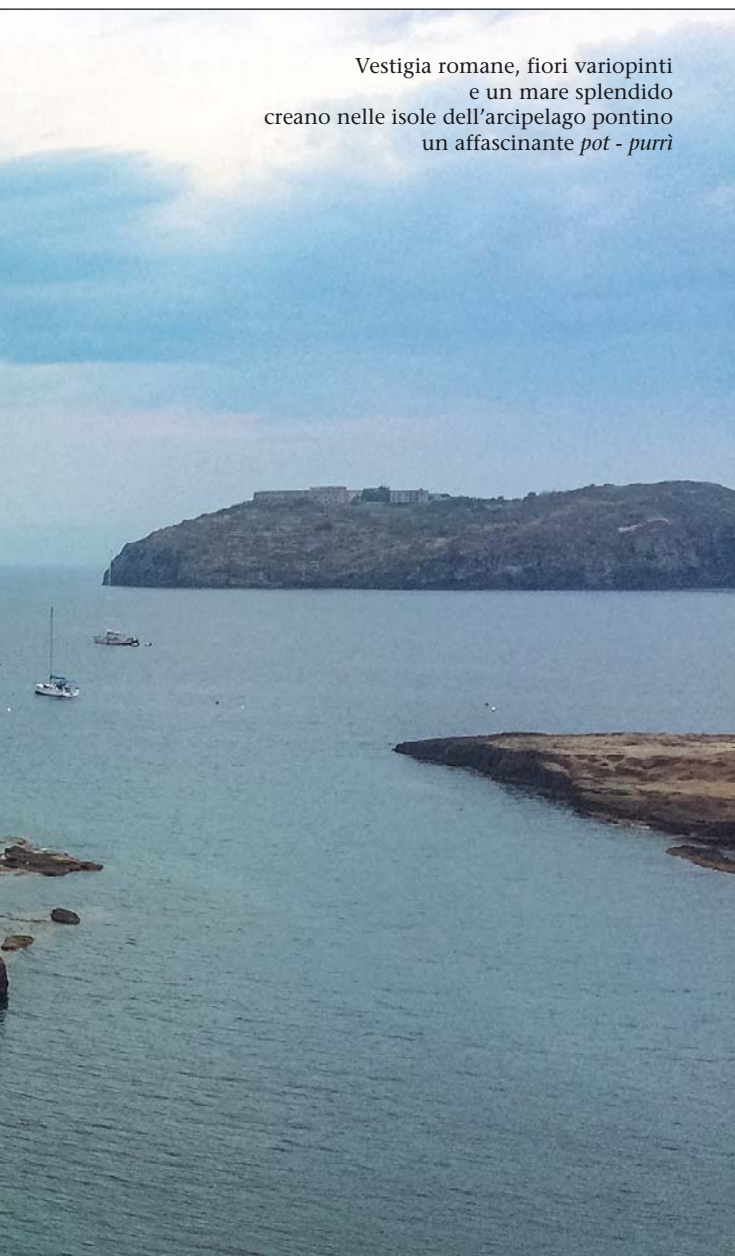
l'Evaso di Ventotene : in effetti *l'Evaso* è il nome della sua barca di legno di otto metri che impegniamo per tutta la mattinata successiva. Così, il giorno dopo, verso le 9.30, con tutto il nostro gruppo, ben munito di maschere e pinne, ci incontriamo al porto con Gianmarco per il giro dell'isola.

Usciamo dal porto virando a sinistra verso nord per raggiungere Punta Eolo, il mitico dio del vento, dove ci sono i resti di Villa Giulia: aggirata la punta, la nostra guida ci illustra con dovizia di particolari le rovine della villa imperiale voluta da Ottaviano Augusto nel 27 a. C., con le sue terme per l'otium della Corte. Anche se i resti sono ormai modesti, si intuisce una struttura monumentale con il sottostante



L'acqua tutto attorno alle isole è calda, cristallina e soprattutto abitata da una fauna ed una flora incredibilmente rigogliose ed amichevoli

Vestigia romane, fiori variopinti
e un mare splendido
creano nelle isole dell'arcipelago pontino
un affascinante *pot - purri*



porto e l'acquedotto per la distribuzione dell'acqua piovana raccolta nelle cisterne. Non manca ovviamente una peschiera ancora oggi raggiungibile da un cunicolo sotto il faro, all'ingresso del porto romano. La villa venne però riconvertita, dopo pochi anni, a luogo d'esilio per i membri femminili della famiglia imperiale: Giulia, Agrippina, Livilla, Ottavia e Flavia Domitilla condivisero la sorte dell'esilio in un angolo di paradiso. Seguì poi l'abbandono e secoli di saccheggi fino alla fine del 1700, quando un lord inglese, per dono di Ferdinando IV di Borbone, portò in Inghilterra buona parte dei marmi sopravvissuti ai secoli di abbandono.

Superata la Villa, la nostra barca ci porta nella splendida insenatura di Parata Grande e poi in un'altra piccola insenatura vicino Punta Pascone, dove ci fermiamo per un bagno in un mare con un fondale da sogno. Qui vediamo, dopo un paio di murene mimetizzate fra le rocce, un piccolo pesce coloratissimo tra azzurro verde e arancio (la donzella pavonina) che alla nascita è solo femmina. Poi qualcuno cresce di più, si colora e diventa maschio, provvedendo a fecondare tutte le uova depositate dalle femmine.

Dopo venti minuti in acqua, Gianmarco, inflessibile, ci fa risalire in barca e prosegue verso Punta dell'Arco all'estremo sud dell'isola. Costeggiando le alte scogliere di lava, si nota la vegetazione spontanea che anticamente ricopriva l'isola, coltivata oggi a saporite lenticchie: ginestre, palme nane e fichi d'india gialli e rossi che purtroppo non si possono prendere perché a strapiombo sul mare.

A Punta dell'Arco, ci fermiamo per un altro bagno: e qui ci aspetta una gradevole sorpresa. Una piscina naturale, chiusa tra due scogliere, profonda 5 o 6 metri con un'acqua tiepida e così limpida che si vedono i ricci sul fondale. E qui devo dire che Gianmarco ha dovuto richiamarci più volte perché nessuno voleva più uscire dall'acqua. Posto splendido che consiglio di vedere se vi recate in vacanza a Ventotene. Il giro prosegue fino a S. Stefano, attraversando l'area marina protetta, dove per le immersioni è necessario un permesso con guide locali autorizzate. Ci fermiamo a qualche decina di metri dal moletto dove si sbarca per visitare il carcere, ma non possiamo scendere perché ci vorrebbe troppo tempo per una visita ed è necessario un permesso speciale. La nostra guida ci mostra lo stretto sentiero che sale al carcere di cui si intravede una piccola parte. Esperimento illuminista del 1700, che voleva la creazione di un carcere modello in cui espriare una giusta

pena, divenne presto un angosciante palcoscenico di vita per circa un migliaio di ergastolani, con devastanti effetti psicologici, aggravati dal fatto che dall'interno non era possibile vedere il mare!

Abbiamo così largamente superato le 13,00 e Gianmarco rimette in moto per tornare in porto. Quello che abbiamo visto ci conferma che Ventotene e S. Stefano sono aree naturalistiche uniche, ovviamente da tutelare per poter fruire anche in futuro di un ambiente unico ed incontaminato. Un mare azzurro che ti lascia sempre il desiderio di tornare!

Al porto, Gianmarco ci saluta, lasciando fare le foto di rito e dicendoci di essere a nostra disposizione per altre uscite in mare, ci invita a visitare il suo negozio di abbigliamento dall'ovvio nome "L'Evaso". Nel pomeriggio ci andiamo ed otteniamo anche un congruo sconto sugli acquisti. Ovviamente la pubblicità è l'anima del commercio! ■



I caratteristici abitati, data la conformazione del territorio, hanno sviluppato salite e discesine utili ma delle quali spesso si farebbe volentieri a meno

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

Il comando del Vespucci

di Riccardo matr. 112 N. Valoroso

Arriviamo al *Vespucci*. Ero stato un buon marinaio sulle navi della Squadra, ma un velista assai scadente, a parte la esperienza acquisita sul campo nell'organizzazione e gestione di regate. Semplicemente, non mi era mai interessato. E qui arrivò la nemesi. Rammento la telefonata dell'allora Capo Divisione impiego Ufficiali di Maripers: "te la sentiresti di prendere il Comando del *Vespucci*?". Per me, nel mio immaginario, valeva più di tutti gli altri Comandi altisonanti e forieri di balzi in aliquota di avanzamento. Risposi, ovviamente di sì. La madre simbolica di tutte le Navi. C'era da fare un bagno di umiltà per poter apprendere un'Arte Velica così specifica e tutto ciò che riguardava la Rappresentanza Navale a pieno titolo, per non fare figuracce attorno al mondo, che si sarebbero riverberate sull'intera Marina Italiana. Il *Vespucci* l'avevo vissuto da Allievo, da Sottordine agli Allievi, assieme ad altri compagni di Corso. Ma assumere il Comando era tutt'altra cosa. Mi ero letto tutto il leggibile, gli antichi Comandanti, le loro peculiarità, etc. etc. Prima di pre-campagna e Campagna estiva, i soliti lavori a La Spezia, resi più pregnanti dal fatto che la nave aveva bisogno di attenzione, in particolare sull'opera viva.

Tanto è vero che la Campagna, prima ipotizzata in nord America, fu riconfigurata in Mediterraneo



e Mar Nero. E dopo il rientro il *Vespucci* fu posto ai lavori radicali per due anni, che riguardavano soprattutto la piattaforma. In quell'anno, insorse l'obbligo di dotare i Nocchieri e gli Allievi a riva di cinture di sicurezza a norma, con ammortizzatore anticaduta. Impastoiavano il personale, che in alberata ha bisogno di mantenere agilità e libertà di movimento. Comunque... sicurezza burocratica e sicurezza reale. Ah, dimenticavo, secondo tradizione, giro di barra del Comandante. Meno male che a quel tempo ancora ce la facevo.

Fine lavori, banchina Scali e prima uscita di addestramento preliminare. *Vespucci* ormeggiato di fianco al Molo Balilla. Una sola elica, scarsa potenza e un gran timone. Primo giudizio sul Comandante nuovo da parte della gente. Dritte di manovra suggeritemi dall'Ufficiale al Marinaresco, espertissimo ed appassionato cultore della Nave. Mollati i cavi, la corrente a scostare sotto il molo ci allargò, e via così. Nave manovrabilissima anche a lentissimo moto, grazie alla gran superficie del timone. Grande influenza del vento anche ad alberata secca. Ma man mano si prende l'abitudine, come quando si compra un'auto nuova. All'inizio mi pareva incredibile la velocità di "fioritura" dei nocchieri sui pennoni, guidati dai bravi nostromi, spina dorsale del *Vespucci*. Alla fine del Comando, discendendo l'Egeo nella notte, completamente

invelati tra le isole greche, col vento nei quartieri poppieri, sentivo la Nave come una cosa vivente, con rapidissimi e silenziosi posti di manovra generali alla vela. Una sensazione incredibile, unica, pervasiva dell'animo. L'afflato e la sana competizione tra Allievi e Nocchieri. La professionalità e la modestia dell'equipaggio tutto. Un *Vespucci* eterno, alimentato dalla lunga linea blu della sua gente, con l'umanità propria dei marinai italiani, supportata anche dal pensiero delle loro famiglie lontane.

Sulle navi di Squadra, dove tutto è rapidissimo e convulso, a volte, non si ha neppure il tempo per queste digressioni. Ma sull'*Amerigo* sì.

Del Comando faccio una sintesi, non ordinata compiutamente nel tempo: Partenza per la pre-campagna, donne a bordo (studentesse che si erano imbarcate a Venezia e sarebbero sbarcate a Taranto), tutto ok, brave e partecipative all'attività giornaliera dei nocchieri, vestite con tute da vela. Un buon ricordo ed estrema attenzione dello Stato Maggiore su queste prime esperienze di personale femminile a bordo. La loro accompagnatrice, una graziosa e simpatica crocerossina, si sarebbe poi sposata con uno dei miei giovani Ufficiali. Taranto. In Mar Grande con una sventagliata. Folla assiepata sul Ponte Girevole. Balconi e finestre dell'allora MARIDIPART fiorite di divise bianche, presumo anche quella del CINC (Comandante in Capo Ndr). Passare il canale con raffiche da 15 a 25 nodi al mascone di sinistra con il *Vespucci* era un po' "così". Ma la folla era tanta e si aspettava che la nave, dopo tanti anni di assenza, entrasse. Ci guardammo in faccia tutti, in plancia di prora, uno sguardo con il mio Ufficiale di manovra, e via. Dato che ormai andavamo, mandai a riva un gruppo di Nocchieri per un saluto alla voce "ridotto". Già che c'eravamo... Avviso in macchina al buon Direttore, preghiera al Dio dei timoni che l'antico timone elettro-idraulico non facesse le bizze (come peraltro più volte accaduto l'anno prima al mio predecessore).

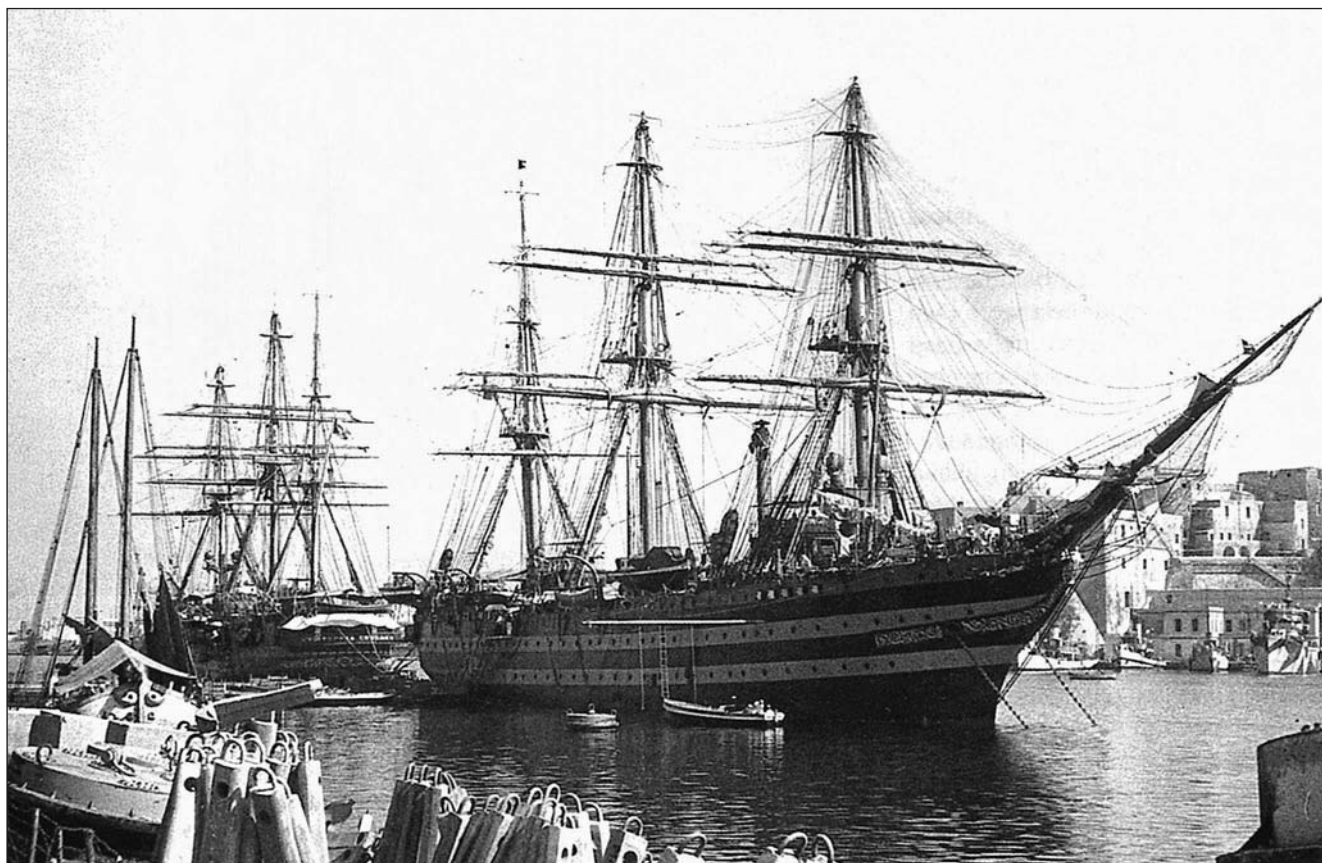
Dopo il passaggio con il fiato sospeso, con la gente acclamante ai lati, scopersi veramente la differenza tra prora vera e rotta vera. Le riprese fatte dall'elicottero mostravano il *Vespucci* alla massima andatura, oltre i limiti posti nel Canale, procedere quasi come un granchio, circa 10° di differenza tra PV e RV, ben visibili nel passaggio ristretto. Appena ormeggiati al

pennello tra Arsenale e Banchina Torpediniere, cavi telefonici collegati e chiamata dal CINC di MARIDIPART. Mi aspettavo un'aronzata, ma ricevetti un elogio, "perché ero entrato". Alla partenza da Taranto, ormai "gasato" avrei voluto ripetere l'esperienza di Straulino, mitico Comandante, uscendo a vela. Ma avevo il vento in prora. Ormai cominciavo a conoscere la Nave e la reattività del personale. A proposito dell'Ammiraglio Straulino, ebbi l'onore di averlo a bordo a Livorno, quando il *Vespucci* percorreva molto sotto costa i margini dei campi di regata del Trofeo Accademia Navale. A bordo avevamo il Gotha della Marina dell'epoca, ospiti, giornalisti e tutto il "cucuzzaro". Gli occhi azzurrissimi di Straulino mi guardavano tra l'ammiccante e il divertito. Al termine di evoluzioni e posti di manovra a gogò, scendendo dal barcarizzo e sorridendo con calore, mi disse: "sufficiente, Comandante". Per me fu una bellissima chiusura della giornata, anche perché sapevo che l'ospite era sempre molto critico su cose della vela. Poi la regata "*Cutty Sark Tall ships' race*". Partenza da Genova, ormeggiati ai magazzini del cotone, dove ci eravamo affiancati in retromarcia sulle macchine, e con i cavi passati ai rimorchiatori che ci tenevano al vento, bracciando i pennoni in corso di manovra per non interferire con le gru in banchina. Solita, meravigliosa kermesse all'uscita con la nave circondata da una miriade di imbarcazioni. E alla via, verso la regata. Napoli, Palma di Majorca, dove ci infilarono con il bompreso sopra la poppa di una imbarcazione già ormeggiata e la poppa a 10/15 metri dalla banchina retrostante. Poi l'adrenalina a mille alla partenza, dove grazie anche alla bravura del mio ufficiale alle vele, fummo, se non ricordo male, i primi sulla *starting line*. Era impressionante vedere *Tall Ships* comportarsi come derive, defilandosi e incrociandosi vicinissime ed in velocità, con tutte le vele utilizzabili al vento. Posto di manovra generale alla vela durato pressoché tutto l'arco diurno. Ma la fatica non si sentiva, tanta era l'eccitazione. Non pareva vero. Chiaramente fummo ultimi al traguardo tra le *Tall Ships*, ma durante il defilamento finale a Napoli guidammo la linea di fila delle navi partecipanti, invelate ed in assetto perfetto, accostando dinanzi a Castel dell'Ovo con un magnifico viramento di bordo in prora. Quanti ricordi. Il *Vespucci* era stato concepito come nave didattica, con manovre

chiare ed idonee all'addestramento, ma con capacità nautiche limitate. Non stringeva il vento, mi rammento, oltre il traverso, ma era sincero e sicuro. Poi da Napoli a Costanza. Vento favorevole e galoppata a vela sino in Egeo. Galoppata per dire, ma in effetti la SOA (velocità di avanzamento ndr) era modesta. La massima velocità a vela l'avevamo raggiunta discendendo l'Adriatico, credo 11.5, ma era puro godimento sentire la nave inclinata fendere le onde vibrando, con gli spruzzi che si alzavano a prora. Sul banco di quarto mi sentivo appagato e in pace con me stesso, avendo avuto la fortuna incommensurabile di comandare il *Vespucci*. Dardanelli, avaria al timone elettro idraulico nella corrente di traffico verso Marmara, più o meno a Kanakkale. Immediata reazione con il timone a mano più fotografato del mondo. Ovviamente era sempre armato in acque ristrette ed in aree di traffico intenso. Poi una notte di maraglione duro in prora ed infine in un'alba dorata e affascinante la visione delle cupole di Costantinopoli. Imbarco dell'ufficiale di collegamento turco e del pilota, e poi il tuffo nel Bosforo. Non feci

sghindare gli alberetti, valutando di avere un margine di un paio di metri sotto le campate dei ponti, verso il centro del canale. Una meraviglia, pilota e ufficiale turco un poco agitati, ma non più di tanto. Spettacolo indicibilmente affascinante. Traffico intensissimo. Traghetti, barche, navi. E poi, con un buon Meltemi in prora, a tutta forza avevamo una SOA (Velocità di avanzamento NdR) di tre /quattro nodi e quindi tutto il tempo di ammirare il panorama.

Non posso negare che arrivando ai ponti, pur facendo una rapida baionetta verso il centro canale, pareva che il nostro alberetto di maestra con tanto di formaggetta, andasse a sbattere. I filmini fatti con le telecamere non lasciano dubbi dell'impressione dovuta all'illusione ottica. Ma io sapevo quanto fosse alto il *Vespucci*, e non avevo dubbi sull'altezza della campata dei ponti, secondo portolano. Fu un'esperienza da sballo. Quando entrammo in Mar Nero, era proprio Nero. Mare lungo e pesante, direi un buon 5/7. Arrancando verso Costanza, arrivammo giusti giusti con la clearance per l'ingresso. Vento sostenuto e ingresso un po' difficoltoso



A Brindisi le navi scuola Amerigo Vespucci e Cristoforo Colombo in banchina nel 1943

per mantenersi in asse con gli allineamenti. Sosta interessante, ottima accoglienza. Gite al delta del Danubio e al Castello di Dracula in Transilvania. E poi in rotta per Odessa. Con l'Ammiraglio Comandante l'Accademia Navale, a bordo. Manovra con le macchine in porto, con l'Ammiraglio che illustrava agli Allievi al posto di manovra a lui vicini, le prodezze di *Amerigo*, che, con il suo gran timone, piroettando accostò sotto la scalinata Potemkin. Storia, emozione, anche commozione ripensando alle vicende della storia. Accoglienza fraterna. Faceva un po' impressione, poco tempo dopo la disgregazione dell'impero Sovietico, trovarsi lì, vincitori di una guerra mai combattuta, per fortuna. Ordine chiuso delle truppe locali perfetto. Alla URSS maniera, che poi discende, attraverso i tempi zaristi, da quello prussiano. Serata d'onore all'Opera di Stato. Pareva di essere in un'altra epoca. All'ingresso degli ospiti italiani nel palco d'onore, pubblico in piedi ad applaudire. Ma sinceramente. Erano i primi collegamenti liberi con l'Occidente. Odessa, triste e meravigliosa. Erano evidenti le tracce dell'antico splendore. A parte la mitica scalinata, oltre che di Eisensteiniana, anche di Fantozziana memoria, che dava un colpo al cuore, salendola, rammentando gli eventi storici che la avevano caratterizzata. L'ospitalità del Comando del Presidio locale fu impeccabile. A Odessa inviai personale del *Vespucci* all'area militare del porto per ricercare tracce del gemello di *Amerigo*, il *Cristoforo Colombo*, la cui storia è nota ai cultori di Marina. Pare che dopo il naufragio sul Volga, i resti fossero stati demoliti ad Odessa. Nessuna traccia, nessun ricordo. Ma, indirettamente, qualcosa del *Colombo* trovammo. Un giorno si presentò sotto bordo un arzilla vecchietto, in uniforme di Ufficiale della Marina Sovietica, con tanto di spadino. Lo ricevetti in Sala Consiglio, e mi raccontò di essere stato in gioventù membro dell'equipaggio del *Colombo*, appena ceduto all'Unione Sovietica in conto riparazioni danni di guerra. Nei suoi occhi vecchi, ma vivaci, si scorgevano lampi quando osservava le manovre e l'assetto del *Vespucci*. Quando si allontanò, aveva le lacrime agli occhi. E poi le foto di matrimoni in banchina con vista *Amerigo*. Feci salire le coppie a bordo, felici come pasque (ortodosse, naturalmente). Chissà dove sono ora quelle foto così originali. Incorniciate in qualche izba o palazzone. Poi rientro

in Mediterraneo, direzione Pireo. Sosta alla fonda in 70 metri di fondale a Istanbul, sul Bosforo. Luogo prescelto dalle Autorità Turche perché perfetto per il defilamento delle Unità di quella Marina vicino alla Nave ospite. Ma il mio problema era riuscire a salpare l'ancora, con quel fondale e con il conseguente peso di catena. Con il mio vecchio argano eravamo ai limiti, anzi quasi oltre. Approntammo ogni attrezzatura straordinaria a supporto del salpamento. Ma anziché una figuraccia allo scosto, rimediammo un figurone. Vento a scostare dalla riva. Argano evidentemente fiero della sua italianità. Alla voce "l'ancora ha salpato, prora libera" del *Nostromo*, su i fiocchi e la randa. Regolandole, accostata sul posto e messa in rotta, mentre la catena rientrava rapidamente. Grazie argano!!

Del Pireo non scrivo nulla perché, a parte la gradevole attività di rappresentanza, ho vari ricordi di approssimativa gestione, in quel porto affollatissimo.

Poi rientro, Tunisi (La Goulette) ove partecipai, ospite d'onore, ad un Consiglio Comunale. Genova, con feste a bordo etc. etc. Fine Campagna, fine Comando. Evidente che quell'anno intenso non era costituito solamente da quei pochi aneddoti rievocati. Attività addestrativa, di rappresentanza, di formazione degli Allievi, esami di fine Campagna per i medesimi, gestione del personale, risoluzione delle avarie (poche, per fortuna). E un senso di forte legame con la storia di quella nave e del suo passato. Come non accadde, dopo la seconda guerra mondiale, a quei geni che produssero, nelle porte con cristallo nel passaggio Comandante, in zona Sala Consiglio, l'abrasione, ancora perfettamente riscontrabile della lettera R. prima di Nave *Vespucci*. Una cosa che mi lascia tuttora basito. Evidentemente soggetti che con le tradizioni della Marina e con il rispetto dello specchio passato di quella nave avevano poca dimestichezza, e si volevano probabilmente accreditare con i nuovi potenti. Antesignani dei Talebani di più recente memoria. Ma non ci voglio perdere altro tempo. La vicenda non lo merita. In altri Paesi, la tradizione dà coesione ed energia alle Forze Armate. Spesso anche da noi. Che il fatto sia accaduto proprio sul *Vespucci*...

Bastava cambiare i cristalli alle porte ed era finita lì. ■



Autori Vari

BASI NAVALI E AEREE DELLA REGIA MARINA NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE 1914 - 1918

Ufficio Storico della Marina Militare - Roma 2019
Pagg.301 - Euro 44
Prezzo per i soci LNI - Euro 31

Quest'Opera di indubbio interesse, anche se estremamente di nicchia, ha richiesto un tale numero di autori che non ce la siamo sentita di citarli, come di consueto, in testa alla recensione; ne chiediamo venia agli interessati, riportandone i nomi qua di seguito: Piero Cimbolli Spagnesi, Maria Grazia Turco, Sarà Igrò, Carmen Manfredi, Silvia Cialesi, Barbara Tetti e Sonia Gallico, tutti architetti specializzati in vari settori di ricerca e di restauro, presso le Università di Roma e di Napoli.

Questo notevole ed impegnativo lavoro venne deciso nel 2017 in seguito ad un accordo di collaborazione tra l'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina Militare e il Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura della Sa-

pienza - Università di Roma, volto, nel centenario della Grande Guerra, ad aumentare e rendere maggiormente organiche le conoscenze inerenti questo specifico settore, già di per se enormemente dispersivo.

L'Opera si articola su sette esaurienti capitoli che esaminano, a 360°, ogni settore di questa materia, rivolgendo la propria attenzione a tutte le installazioni in oggetto, appunto navali e aeree, esistenti all'epoca, nel territorio metropolitano e in Libia, Eritrea, Somalia, Rodi e isole del Dodecaneso.

Inutile, adesso, elencarle punto per punto, ma va detto che tutto il materiale è stato trattato con notevole competenza ed è stata effettuata con notevole dovizia, una vasta ricerca iconografica, che rende maggiormente comprensibile ed appetibile il tutto. Anche se, bisogna dire, la parte cartografica avrebbe potuto essere maggiormente curata evitando, e sarebbe stato possibile, di rendere così evidenti le piegature di molti documenti e cartine alla loro riproduzione. Un volume di discrete dimensioni che sarà sicuramente apprezzato dagli "addetti ai lavori" che potranno finalmente disporre di una sorta di catasto completo delle installazioni militari della Regia Marina in opera nel corso della Prima Guerra Mondiale.

Un'ultima, breve, notarella riguardante il titolo: è ben vero che la Grande Guerra è temporalmente collocata a cavallo degli anni 1914 - 18 dello scorso secolo, ma per il Regno d'Italia la data reale è 1915 - 18, dato il nostro primo anno di non belligeranza.

Di conseguenza, se consideriamo che l'Opera è specificamente

dedicata alle installazioni italiane in quel conflitto, forse sarebbe stato più opportuno, in copertina, scrivere questa seconda data, o, meglio, evitare di specificarla, come, del resto, è stato fatto nei titoli dei due primi capitoli, alle pagine 25 e 89.

Franco Maria Puddu



Aniello Raiola

MANUALE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Regime giuridico delle unità da diporto e la disciplina dei pubblici registri navali

Ed. Pacino Giuridica - Pisa 2019
pagg, 382 - Euro 39,00

I lettori già conoscono l'Autore almeno come titolare della rubrica "La voce del diportista", preziosa per il navigatore dilettante per evitargli sanzioni amministrative e, soprattutto, per illustrare le norme di sicurezza e metterlo nelle condizioni di non costituire in mare un pericolo per se stesso e per gli altri utenti.

Ciò premesso, occorre osservare che il com.te Raiola oltre ad essere un divulgatore, è soprattutto

un attento e rigoroso cultore di tale branca del Codice della Navigazione ed è l'autore dal 1998 di un nutrita serie di testi sulla disciplina della nautica da diporto dei quali l'ultimo in ordine di tempo è questo manuale, aggiornato al decreto legislativo 229 del 2017, e già pubblicato in prima edizione nel 2006.

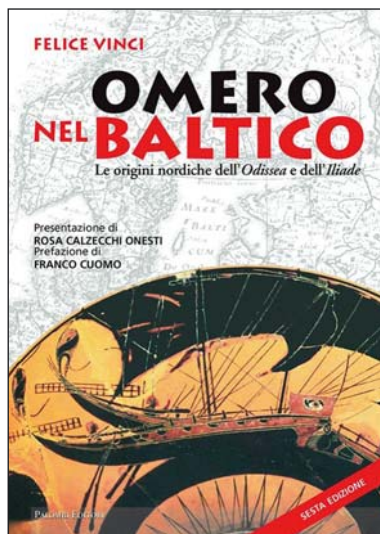
Tutti gli aspetti sono esaurientemente trattati nei 17 capitoli in cui è suddivisa la materia: dalla sicurezza alle patenti, dal noleggino ai tributi, dal regime amministrativo al recente decreto del Presidente della Repubblica che regola l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto: un corpus variegato di norme giuridiche a cui l'accesso è facilitato da un indice analitico. L'esautiva trattazione di ogni singolo argomento documenta la nota professionalità e la competenza specifica dell'A. il quale traccia ove possibile l'esegesi dei provvedimenti (l'origine della Legge sulla nautica risale ad un remoto 1941). La completezza degli argomenti è tale che il capitolo 13 delinea addirittura un profilo "storico" delle tormentate vicende della malfamata tassa di possesso, anche se oggi è abolita poiché la sua gestione costava di più del gettito ricavato.

Sebbene "*maxime quia includit minus*", il recensore non può fare a meno di osservare che il manuale piuttosto che ai diportisti è destinato a professionisti del settore; per i primi è più agevole consultare la già citata rubrica oppure i *Vademecum* pubblicati come inserto di LEGA NAVALE all'inizio di ogni estate.

A fine volume una corposa ap-

pendice normativa (1997 – 2018).

Claudio Ressimann



Felice Vinci

OMERO NEL BALTICO

Le origini nordiche dell'Odissea e dell'Iliade

VI edizione, 2016

Palombi editore

Pagine 704, Euro 25€

Diciamoci la verità: questo libro si prende tra le mani con una certa diffidenza, o addirittura con un po' d'irritazione: ma come, nel Baltico? Che ne dirà chi, come me, è andato quasi in pellegrinaggio alla Troia di Schliemann, in Asia Minore?

E poi, per i Napoletani come me, pensare alle Sirenuse (le isole dei Galli, di fronte a Positano) senza Sirene; Partenope (immortalata nella "Fontana delle Zizze" addossata alla chiesa di Santa Caterina della Spina Corona) non più sepolta in San Giovanni Maggiore; il da noi non lontano Capo Circeo senza Circe, e via così, è troppo doloroso!

Però... però... a mano a mano che si va avanti nella lettura dell'opera qui rassegnata co-

minciano a sorgere dei dubbi: intanto, va riconosciuto all'A. una ricerca lunga e appassionata e, insieme, una profondità di studi (filologici e "sul campo") che in nessun caso è consentito prendere sottogamba. Inoltre ha già ricevuto consensi e riconoscimenti da parte di studiosi autorevoli assolutamente da non sottovalutare. Cito per tutti Umberto Eco che, nel suo magnifico *Storia delle terre e dei luoghi leggendari* non critica affatto le tesi del Vinci.

La cui ricerca parte da una citazione di Plutarco di Cheronea il quale, nel suo *De facie quae in orbe lunae apparet*, afferma che Ogiogia, l'isola di Calipso, si trova "a cinque giorni di navigazione dalla Britannia"! E allora?

La indagine esperita dall'A. ha del prodigioso, e merita tutta la nostra attenzione! Basandosi su ricerche personalmente esperite nel Baltico, su tanti esempi di toponomastica di quei luoghi, in particolare su di una zona della Finlandia meridionale; su considerazioni di ben diverse condizioni meteorologiche accertate per l'inizio del secondo millennio a. C., quando quelle terre nordiche godevano di un clima temperato che va sotto il nome di *optimum* climatico; sui tanti dubbi espressi nel tempo da studiosi di varia estrazione sulla tesi mediterranea; su mille incongruenze tra le descrizioni di Omero e la geografia reale del Mediterraneo orientale, Vinci riesce a individuare un'infinità di zone baltiche che perfettamente risponderebbero alle descrizioni di Omero. Una su tutte: Troia altro non sarebbe che l'odierna Toija, a mezza strada tra Helsinki e Turku!

I profughi della città distrutta sarebbero poi scesi verso il sud



navigando il Dniepr, dando vita alla civiltà micenea.

Questo modesto recensore non è certamente in grado di formulare deduzioni critiche alle convincenti argomentazioni di Felice Vinci. Osserva solo che Snorri Sturluson, il “Dante” della letteratura norrena, nella sua *Edda in prosa* afferma che i Vikinghi avrebbero avuto origine da profughi di Troia; e che recentissime analisi del DNA eseguite su scheletri rinvenuti nel sito neolitico di Stonehenge hanno accertato una eredità genetica da popoli dell’Anatolia. E allora: queste genti si sono spostate da Nord a Sud o da Sud a Nord?

Renato Ferraro



Cristiano Bettini

COME PROGETTAVANO I VELIERI

Alle origini dell'architettura moderna di navi e yacht

Edizioni ETS – Pisa 2019
pagg.998 – Euro 29,00
(due volumi indivisibili)

Nel secondo dopoguerra, stimolati dal successo di un libro sugli *yacht* del noto progettista

Carlo Sciarrelli, gli scaffali delle librerie generaliste hanno cominciato ad ospitare volumi di progettistica navale di autori italiani, dedicati nella maggior parte ai velieri da diporto; senza avere la pretesa di affrontare la materia con sistematica profondità ma, in genere, solo per consentire al velista una migliore conoscenza della barca.

Nulla a che vedere con questi due corposi volumi dell’ammiraglio Bettini, che fanno fare un vero e proprio salto di qualità alla specifico settore editoriale cui appartengono, e ne costituiscono da oggi un autorevole punto di riferimento: si tratta, infatti, di un sistematico esauritivo saggio sull’evoluzione della progettistica navale dai primi anni del XVII secolo alla fine del XIX, suddiviso in due parti (due volumi indivisibili); una strutturazione dettata dalla necessità di suddividere nella maniera più razionale un materiale narrativo e grafico di notevole mole, tanto che viene da chiedersi il motivo per cui per l’opera è stato scelto un titolo un po’ disinvolto, ma ingiustamente dimesso, mentre ne avrebbe meritato uno più adeguato e significativo come, ad esempio, “Storia della progettazione di navi e *yacht* dal 1600 ai nostri giorni”.

Si tratta, infatti, di una “storia”, nell’accezione più letterale del termine, spalmata su quasi mille pagine, testimonianza inconfutabile del poderoso lavoro di ricerca compiuto dall’A., che deve avere dedicato anni, se non una vita intera, per reperire il poderoso patrimonio documentale (in particolare di fonte francese e britannica), riversato nei due volumi e basato su testi originali e disegni di costruttori

di navi degli scorsi secoli. L’opera si sviluppa su tre articoli nella prima parte e due nella seconda, seguiti da ben 20 appendici.

La prima parte contiene l’argomento di base, la seconda un *excursus* sulle marine da guerra di alcuni Stati, seguito dalle dettagliate vicende dello *yachting*, nato proprio all’inizio del 1600, quando Giovanni I di Inghilterra divenne l’armatore del *Disdain*, il primo *yacht* progettato come tale. Concludono una bibliografia e tre indici (delle schede, dei nomi e delle navi, e degli *yacht*).

Ogni argomento viene trattato in profondità con scrupolosa ed ineccepibile accuratezza e presentato in uno stile narrativo piano e scorrevole. Laddove però l’A. si inoltra nei territori più impervi della progettistica navale, il lettore privo di una adeguata preparazione nell’analisi matematica e nella meccanica razionale potrebbe trovarsi in difficoltà. Tutti, comunque, vengono accompagnati dalla competenza dall’A. nel percorrere il secolare *iter* evolutivo dell’Architettura navale, apprezzando, tra l’altro, anche l’opportuno inserimento nei testi di natura tecnico-scientifica di continui richiami alle situazioni storico-politiche internazionali nell’ambito delle quali è maturato lo sviluppo della flotta militare in numerosi Stati europei ed extraeuropei.

Il corredo iconografico merita una menzione particolare: sono centinaia le illustrazioni di progetti, disegni, tabelle e grafici sempre di ottima resa tipografica, fatta eccezione per le stampe d’epoca che soffrono per il tipo di carta adottato.

Claudio Ressimann

Lezioni di biologia marina all'Isola del Giglio: Plancton e Paguri

di Sveva Sciuto

L'isola del Giglio, perla del Mediterraneo e famosa dal 2012 in tutto il mondo per la vicenda della Costa Concordia, è una delle sette isole dell'Arcipelago Toscano. Dopo l'isola D'Elba, è la seconda per estensione mentre le isole minori dell'arcipelago, partendo da Nord verso Sud sono Gorgona,

Capraia, Pianosa, Montecristo e Giannutri.

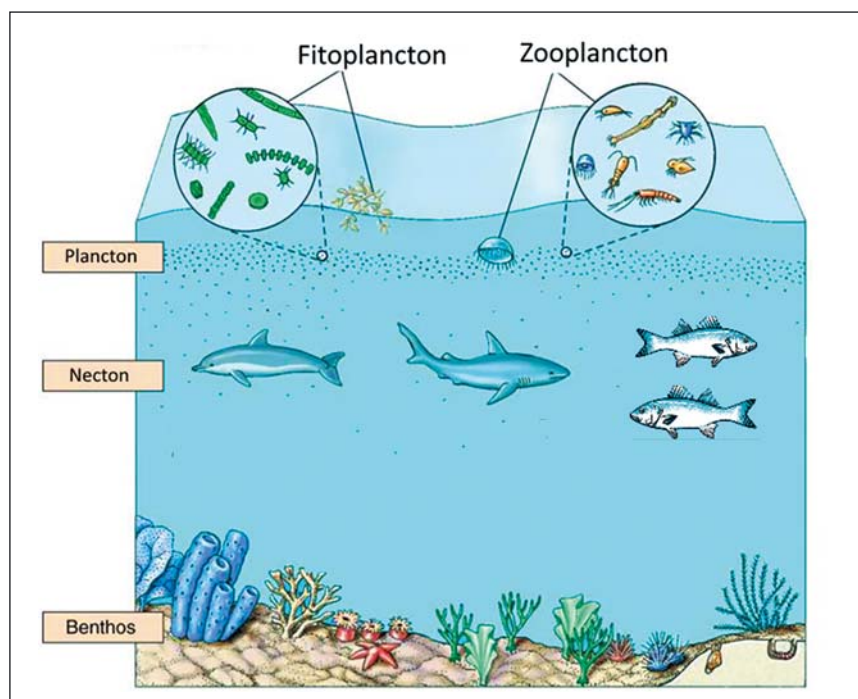
Queste ultime due, insieme all'Elba sono visibili dall'isola del Giglio durante le giornate più limpide. Gli abitanti dell'isola, i gigliesi, sono circa 1426 e vivono nelle località principali dell'isola: Giglio Porto, Giglio Castello e Giglio Campese.

Ma perché vi sto parlando dell'isola del Giglio?

Perché è stata la mia casa per due intensi ma splendidi mesi in questo 2019. Come biologa marina sono stata, infatti, ospite dell'*Institut Für Marine Biologie*, un istituto di biologia marina fondato nel 1988, ormai 31 anni fa, dal biologo tedesco Klaus Valentin e portato avanti dal 2016 dalla biologa Jenny Tucek.

La stazione di campo, gestita interamente da tedeschi è situata nella baia del Campese, ed è attrezzata e organizzata per la ricerca e l'insegnamento della biologia marina. L'istituto è dotato di laboratori attrezzati con microscopi e libri di testo per il riconoscimento delle specie marine. Un paradiso per noi biologi marini!

Inoltre, nel 1998 è stato fondato da Reiner Krumbach, esperto subacqueo e sua moglie Regina Wagner, un Diving Center, partner dell'istituto di biologia marina, che permette agli studenti, tramite snorkeling ed immersioni, di avere un rapporto diretto con il mare.



La catena alimentare



La carta dell'arcipelago toscano

Ma cosa ho realmente fatto in questi 2 mesi?

-Ho fatto immersioni circa due volte al giorno per fare campionamenti di ricerca.

-Ho svolto lezioni teorico-pratiche di biologia marina a bambini e ragazzi dai 6 ai 17 anni circa, cercando di trasmettergli quanto più possibile la mia passione per il mare, di fargli capire quanto sia importante il nostro mare, ma soprattutto, ho provato a colmare quelle lacune che sono comunissime a tutti noi.

Uno dei più importanti vuoti da colmare è il concetto di Plancton. Troppo spesso lo sentiamo nominare, ma che cos'è?

Il plancton è l'insieme di quegli organismi che vivono nella colonna d'acqua e che non sono in grado di contrastare le correnti e possono effettuare solo movimenti verticali. Il plancton comprende sia organismi vegetali (fitoplancton), che animali (zooplancton) di varie dimensioni. Ci sono microorganismi come alghe, larve o piccoli animali

(come i crostacei che formano il krill, che conoscete come cibo delle balene), ma anche organismi di notevoli dimensioni, che arrivano a qualche metro come nel caso delle meduse.

Proprio così, anche le meduse fanno parte del plancton ed il motivo per cui quando vi fate il bagno al mare vi vengono addosso non è perché sono cattive o perché vi vedono come preda ma sempli-

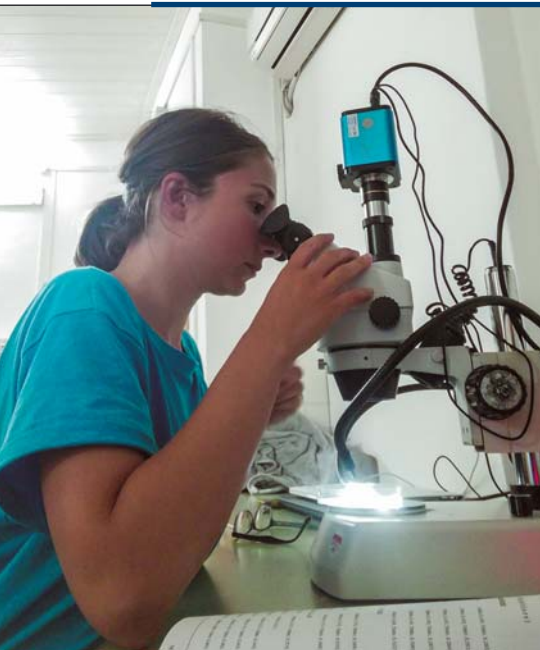
cemente perché sono spinte dalle correnti. Pertanto quando le vedete non dovete far altro che spostarvi e non, come siete soliti fare, tirarle fuori dall'acqua, che è il loro habitat, e buttarle sulla battigia.

Ci sono organismi che passano tutta la loro esistenza nella fase planctonica (oloplancton), in sospensione nella colonna d'acqua, come nel caso dei copepodi, piccoli crostacei, o alcuni molluschi gasteropodi. Altri organismi, invece, hanno solo uno stadio planctonico, in genere quello larvale, mentre l'adulto ha abitudini bentoniche, cioè vive in contatto più o meno stretto con il fondale, o ha abitudini nectoniche, ovvero è un attivo nuotatore (meroplancton). Esempi di organismi plancto-bentonici sono le stelle marine, i ricci di mare o le stelle serpentine (ofiure), invece organismi plancto-nectonici sono per esempio i pesci.

Tutti questi stadi larvali o gio-



Sveva Sciuto in immersione per la raccolta di alcuni campioni



L'autrice al microscopio per identificazione delle specie

vanili sono invisibili ad occhio nudo. Le relative foto sono state fatte attraverso un microscopio ottico.

Il plancton, nonostante non sia in grado di contrastare le correnti e nonostante la loro densità cellulare sia maggiore di quella dell'acqua, riesce comunque ad evitare l'affondamento. In che modo?

La presenza di vacuoli pieni di gas, grassi ed oli rendono leggero l'organismo facendolo galleggiare mentre la presenza di flagelli o estroflessioni permettono all'organismo di occupare una superficie più ampia rispetto al volume occupato facendo sì che l'organismo non affondi. Basti pensare ad una pallina e ad una moneta immerse in un liquido. Cosa affonderà per prima? La pallina ovviamente, perché la moneta ha una superficie occupata più ampia. Un pò come quando facciamo il morto a galla al mare.

Ma perchè è importante il plancton? Perchè si trova alla base della catena alimentare

degli oceani e di tutti i mari e anche della nostra, mangiando noi pesce!

Inoltre il fitoplancton crea quei fenomeni, che a noi umani non piacciono perché rendono l'acqua "sporca" e verde (ma non solo). Sono i cosiddetti bloom algali, ovvero dei drastici aumenti di alghe, dovuti ad una notevole presenza di luminosità e nutrienti. Alcuni di questi bloom algali sono definiti maree rosse, e sono dovuti alla presenza di alghe rosse.

Un altro concetto che ho spesso spiegato, e che spero di aver chiarito ai ragazzi durante la mia permanenza sull'isola, è la differenza tra un paguro e una semplice chiocciolina di mare.

Perché vi chiederete voi, c'è una differenza? Assolutamente Sì!!!

Durante le mie lezioni, mostrando la foto di una conchiglia, chiedevo ai bambini cosa sembrasse loro, e questi, nel 90% dei casi, mi rispondevano: E' un Paguro!

"Sbagliato"- rispondevo io "dipende da cosa c'è dentro". Ma andiamo a vedere le differenze.

Quelle che noi chiamiamo chioccioline di mare appartengono alla classe dei gasteropodi (Phylum mollusca), alla quale appartengono anche le chioccioline terrestri. I gasteropodi sono caratterizzati da un capo che sorregge organi sensori quali tentacoli (rinofori) e occhi, da un piede che è una resistente struttura muscolare atta alla reptazione e da un opercolo corneo, situato nella



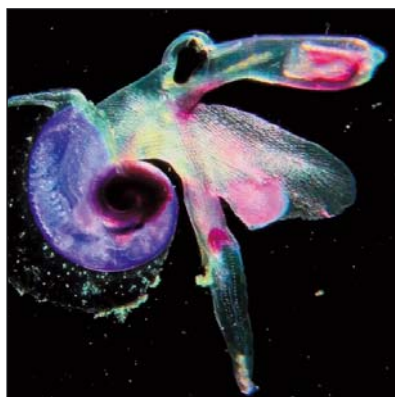
Pagurus Bernardus

zona posteriore del piede, che serve a chiudere l'apertura quando l'animale si ritira completamente nella conchiglia. Le chioccioline presentano un tessuto molle chiamato mantello (situato sotto la conchiglia e pertanto non si vede), che avvolge, a scopo protettivo, tutta la massa viscerale. Non solo, il mantello è in grado di secernere carbonato di calcio per la formazione del guscio, la conchiglia. In alcuni casi l'animale presenta un'estroflessione anteriore del mantello, simile ad un tubo, chiamata sifone, attraverso il quale l'acqua viene attratta nella cavità del mantello e sopra la branchia per respirazione. Alcuni gasteropodi utilizzano questo sifone per captare le loro prede.

Le conchiglie hanno svariate forme, dimensioni e colori, ma non tutti i gasteropodi la possiedono.

Alcuni gruppi, come i nudibranchi, nonostante siano gasteropodi non hanno la conchiglia. Una similitudine ce l'abbiamo in ambiente subaereo: la chiocciola presenta il guscio, la lumaca no.

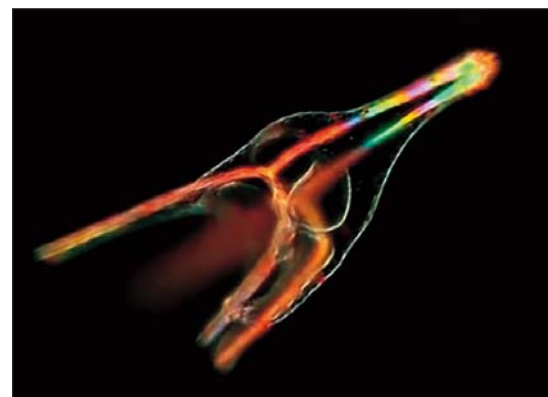
I paguri, invece, appartengono,



Larva di chiocciola marina



krill eufasiacei



Larve di riccio, *echinoplutei*

come i comunissimi gamberi e granchi, al subphylum dei crostacei (Phylum Arthropoda), caratterizzati da una dura corazza protettiva definita carapace.

I crostacei sono caratterizzati da un corpo suddiviso in un capo, torace, addome e da una coda, scientificamente chiamata telson, che sorreggono appendici con funzione masticatoria, ambulatoria e natatoria.

In particolar modo i paguri sono dei decapodi (dal greco *deka*, dieci + *podos*, piedi), e come tali presentano 5 paia di arti ambulacrali, situati in prossimità del cefalotorace, che permettono loro la deambulazione, e dei quali il primo si modifica a formare una chela, e 5 appendici addominali, definite pleopodi, che hanno una funzione natatoria, ma sono fondamentali anche per creare correnti d'acqua. Questa, infatti, viene spinta in avanti verso le appendici del torace nel quale si trovano le branchie, che vengono così ossigenate.

I paguri però a differenza degli altri crostacei decapodi (gamberi, aragoste, astici, granchi)

non hanno un carapace protettivo e il loro corpo pertanto risulta molle.

Per questo motivo il paguro va alla ricerca di conchiglie vuote di gasteropodi, su cui attacca spugne o attinie per mimetizzarsi e difendersi. In caso di pericolo il paguro si ritira completamente all'interno della conchiglia, che è ormai la sua casa. La parte terminale della coda del paguro è adattata per afferrare fortemente l'interno della conchiglia che porta sempre con sé. La prima conchiglia di cui si impossessa il paguro non sarà però l'ultima, in quanto il paguro come tutti gli esseri viventi cresce e le dimensioni della conchiglia non sono più adatte e pertanto è costretto a cercarsene una nuova.

Al mondo ci sono circa 5000 mila specie di paguri, ma il più famoso è Bernardo l'Eremita (*Pagurus Bernardus*, Linnaeus, 1978)

La differenza tra paguro e chiocciola è notevole e piuttosto evidente ma riassumiamola brevemente. Le chioccioline sono dei gasteropodi, che si creano da sole la propria casa in carbonato di calcio. I

paguri sono crostacei, un po' parassiti se vogliamo, che per difendersi, si impossessano delle conchiglie vuote delle chioccioline di mare.

Pertanto la prossima volta che andate al mare e vedete una conchiglia, prima di esclamare: E' Un Paguro! Oppure 'E' una lumaca!, prendetela in mano (ma mi raccomando, poi rimettetela dove l'avete presa), ed esaminate cosa c'è dentro. Solo così potrete capire se dentro vi è un crostaceo, e quindi sapere se siete in presenza di un simpaticissimo paguro, o se dentro vi è una lumachina dal corpo viscido e molle.

Questi sono i due temi che più ho trattato all'isola del Giglio e che ho cercato di spiegare nel miglior modo possibile ai ragazzi, in quanto ho ritenuto fondamentale chiarire argomenti che sentiamo nominare ormai quasi tutti i giorni, come nel caso del plancton (che ormai è utilizzato anche in cucina dai grandi chef stellati), o che abbiamo a portata di mano ogni qualvolta che andiamo in spiaggia, come nel caso delle conchiglie. ■

Numero delle persone trasportabili sui natanti da diporto

di Aniello Raiola

Mentre per le imbarcazioni da diporto è semplice conoscere il numero massimo di persone che si possono trasportare a bordo, poiché tale numero è riportato sulla licenza di navigazione, per i natanti la questione è un po' più complessa.

Il codice della nautica, che per questo aspetto non è stato modificato dalla riforma del 2017, distingue tre tipi di natanti da diporto: quelli con marcatura CE, quelli senza tale marcatura ma muniti di certificato di omologazione e quelli senza alcuna omologazione.

Nelle unità munite di marcatura CE, il numero delle persone trasportabili è riportato nella targhetta del costruttore (fissata sullo scafo) e nel manuale del proprietario.

A questo proposito occorre ricordare che ogni unità da

diporto marcata CE deve avere, fissate sullo scafo e separate fra loro, il numero d'identificazione e la targhetta del costruttore. La targhetta del costruttore deve contenere i seguenti dati:

- nome, denominazione commerciale registrata e recapito del fabbricante,
- marcatura CE,
- categoria di progettazione,
- portata massima consigliata dal fabbricante,
- numero di persone, raccomandato dal fabbricante, per il cui trasporto l'unità è stata progettata.

Inoltre, tutte le unità da diporto sottoposte alla normativa UE devono essere dotate del manuale del proprietario in una o più lingue che possono facilmente essere comprese dagli utilizzatori finali. Il manuale, che non costituisce, però, documento di bordo,

deve riportare tutte le informazioni necessarie per l'uso sicuro del prodotto, attirando l'attenzione su messa in opera, manutenzione, funzionamento regolare, prevenzione e gestione dei rischi.

Le vecchie unità da diporto (non marcate CE), invece, venivano omologate tramite certificato di omologazione del prototipo e ogni singolo esemplare prodotto in serie dal costruttore doveva essere munito di dichiarazione di conformità al prototipo. Per questo tipo di natanti il numero massimo di persone trasportabili è riportato su questi documenti tecnici, che vanno quindi tenuti sempre a bordo.

Infine, in passato era previsto anche il natante prototipo non omologato per il quale il regolamento di attuazione del codice della nautica fissa il numero delle persone trasportabili in:

- tre persone per unità di lunghezza fuoritutto fino a metri 3,50;
- quattro persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 3,50 e fino a metri 4,50;
- cinque persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 4,50 e fino a metri 6,00;
- sei persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 6,00 e fino a metri 7,50;
- sette persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 7,50 e fino a metri 8,50;
- nove persone per unità di lunghezza fuoritutto superiore a metri 8,50.

Occorre tenere presente che per tutti i tipi di natante da diporto senza marcatura CE, quando si trasportano attrezzature sportive subacquee, il



numero delle persone trasportabili si riduce in ragione di una persona per ogni 75 kg di materiale imbarcato. In questa materia, la violazione del numero massimo di persone trasportabili è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 276 euro a 1377 euro. Ma, se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà. Il che non è molto condivisibile,

poiché l'attenuazione di pena non può trovare fondamento nel minor pericolo o nel minor danno recato con un natante (rispetto ad un'imbarcazione) all'interesse protetto, che è quello della sicurezza della navigazione. In materia non si giustificano discriminazioni inerenti alle dimensioni dell'unità impiegata, soprattutto quando venga messa in serio pericolo l'incolumità delle persone trasportate. ■



Il drifting, divertimento dalla barca

(2^a parte)

di Riccardo Zago

Nello scorso appuntamento dedicato alla pesca sportiva abbiamo introdotto la tecnica dalla barca sulla scia della pastura a base di sardine intere o tritate e abbiamo spiegato la sua enorme efficacia non solo nei confronti dei grandi e piccoli predatori pelagici, dal tonno rosso ai tonnetti di branco, fino a più piccoli sgombri, ma anche di molte altre specie costiere e persino di fondo che possono risalire a mezz'acqua o addirittura verso la superficie per unirsi al banchetto, dalle grandi occhiate fino all'orata e persino al dentice. In drifting, com'è risultato evidente, si può pescare davvero di tutto perché in mare la regola è sempre la solita secondo cui "pesce grande mangia il più piccolo", quindi il richiamo della sardina vale per tutte le specie e in ogni tipo di ambiente, dall'imboccatura del porto fino a parecchie miglia di distanza da terra. Ovvio, dunque, che questa tecnica si sia sviluppata in diverse forme in base agli ambienti e alle prede con l'utilizzo di at-



A *light drifting* possiamo provare, anche più in piccolo, le stesse emozioni del *big game*. Basta ridimensionare l'attrezzatura per godersi maggiormente le catture che, fra l'altro sono spesso varie e abbondanti

trezzature e lenze diverse. In queste pagine, dunque, ci concentreremo sulla sua versione leggera, ovvero il *light drifting*.

Vincente anche in versione light

Il *light drifting*, ovvero il "drifting leggero", proviene direttamente dal drifting nato per essere dedicato a pesci di grossa stazza come tonni e pesci spada. Da noi, genialmente, è stato lanciato all'inizio degli anni Novanta appositamente per tentare i predatori di taglia medio-piccola, caratteristici dei nostri mari. Le prime avvisaglie che usando questo sistema si poteva catturare di tutto si sono

avute durante le battute di pesca al tonno, quando a molti è capitato di catturare ricciole, dentici, tombarelli e altro. Dall'evento occasionale a una tecnica mirata il passo è stato breve e naturalmente i risultati sono stati eccellenti, al di sopra di ogni più rosea aspettativa, permettendo di catturare con assiduità sia gli Sparidi sia i Carangidi. La differenza rispetto al classico bolentino sta proprio nel concetto insito nel *drifting*, ovvero la pasturazione a base di sarde, e nel fatto che mentre si pesca un'occhiate può capitare di tutto, dal dentice alla leccia stella fino alla palamita e al pesce serra. Alla peggio, se



Una bella lampuga. Inconfondibile nella sua sgargiante livrea, la corifena o lampuga è una recente scoperta del drifting sia pesante sia leggero. Non disdegna le esche naturali in deriva, anche per l'abitudine di intercettare i rifiuti gettati in mare dalle navi

proprio la giornata va storta, basta tagliare l'esca a metà e innescarla su ami più piccoli per divertirsi con catture di sgombri a ripetizione. Attirare i pesci e indurli ad abboccare alle nostre insidie è la chiave fondamentale del successo di questa tecnica. Le secche, gli sbalzi di fondale e

le scogliere sommerse rappresentano sempre gli hot spot su cui contare. L'ancoraggio è d'obbligo e deve essere effettuato con molta cura. Le esche devono lavorare sulle cigliate o nelle loro immediate vicinanze e stabilire con certezza quale lato sia il migliore: a meno di riferi-

menti certi o zone conosciute, non è cosa facile ma in questo l'ecoscandaglio può sempre darci una grossa mano.

Se c'è, il grosso arriva sempre

Non è necessario calare in mare molte lenze, in particolare se la nostra imbarcazione è medio-piccola, altrimenti i componenti della battuta di pesca rischiano di danneggiarsi a vicenda in complicati quanto probabili garbugli con relativa perdita del pesce allamato. La scelta del tipo di montatura idonea è dettata da ciò che viene attirato dall'azione della pastura, perché si pesca proprio lungo la sua scia. In linea generale si scelgono lenze con galleggianti o in deriva, tenendo il mulinello aperto, pescando in superficie mentre si usano lenze più o meno piombate se l'azione di pesca avviene a fondo o in prossimità dello stesso. L'attesa della prima



Il piccolo ma tenace sgombro e la più grossa palamita dalla potente difesa si pescano rispettivamente con canne più leggere e fili più sottili oppure con attrezzature decisamente più robuste (come mostrano queste due foto)

abboccata può andare da pochi secondi a diversi minuti, non c'è una regola precisa. Anche in questo caso, sarà l'ecoscandaglio a mostrarci sul video l'esito della nostra pasturazione. Comunque, se c'è un predatore in giro, non tarderà ad arrivare. Una volta attaccata, la preda può essere giostrata con barca ferma o in movimento. Tutto dipende dalla taglia del pesce e dal sangue freddo del pescatore. Per questo, per il *drifting* in versione leggera, non ci sentiamo di consigliare uno specifico modello di canna o di mulinello e un determinato diametro di filo per il terminale: andiamo da "cannette" di 3 o 4 metri ad azione leggera per sgombri e grosse occhiate fino a "cannoni" robusti e terminali più grossi, magari dotati di finalino intrecciato da nascondere nel corpo dell'esca per la ricercatissima palamita, che può pesare qualche chilo e "tira" come un treno.

Alla ricerca del "colpaccio"

Praticando il *drifting* in versione *light* può anche accadere che nei paraggi dell'esca arrivino anche predatori più grandi, attirati dalla pastura ma anche dalla frenesia alimentare degli altri pesci, come l'agile tonno alalunga, il pinna gialla e le grosse lampughe con i loro magnifici colori. Le prime avvisaglie che ci sono predatori importanti sotto la barca si hanno

quando durante il recupero di una preda si sente un colpo secco cui può far seguito la rottura del terminale. La causa è chiara: un serra, una leccia o chissà quale altro carnivoro si è avventato sul pesce in recupero e lo ha azzannato. A volte capita di portare a termine l'azione e vedere i segni dei morsi sul malcapitato. Allora vale la pena di tentare con un altro sistema. Con il *bolentino* leggero si pesca per procurare i pesci che dovranno fare da esca: sugarelli, sgombri, occhiate, tanute, pesci di fondo vanno benissimo. Appena catturato qualche esemplare degno di un buon "investimento", lo si

innesca e si cala in acqua alla profondità desiderata. La montatura da utilizzare è un classico della traina, ossia doppio amo in tandem su terminale da 4-5 metri di lunghezza dello 0,50-0,60 doppiato nell'ultimo mezzo metro e collegato alla lenza madre con una girella di qualità. L'unica differenza è nell'innesco, infatti il pesce esca va messo sul dorso in maniera contraria: ossia l'amo ferrante in prossimità della testa e quello trainante nei pressi della coda. L'utilizzo di ami piccoli, ma robusti, è indispensabile per non impacciare il nuoto delle esche che devono caricarsi tutto il peso della lenza. ■



La palamita è il pesce più gettonato dagli appassionati del *light drifting*. Corpo affusolato, testa conica ed elegante livrea a strisce orizzontali, si comporta come i tonni di branco ma gli esemplari più grandi tendono a essere solitari

ATTIVITÀ DELLA PRESIDENZA NAZIONALE VENEZIA - LA LEGA NAVALE AL MOROSINI

Lo scorso 30 gennaio, il Direttore della Rivista, su mandato del Presidente Nazionale, ha tenuto una conferenza alla Scuola Navale Militare di Venezia, alla presenza del Presidente della locale Sezione della LNI, dott. Rossi. Il messaggio che la PN ha voluto far passare nei

confronti degli allievi del prestigioso istituto della Marina Militare è che la LNI può rappresentare una casa anche per gli allievi di una Scuola come questa che sicuramente, per la scelta fatta, condividono la nostra passione per il mare ed i nostri valori. L'amm. Bembo ha

svolto un rapido excursus attraverso quello che la LNI è attualmente e sulla storia dell'Associazione, soffermandosi sui valori di cui si è resa custode e su come essa esplica la propria attività. Sottolineate anche le molte sinergie che legano la LNI e la MM, ha invitato gli allievi del

Morosini a prendere parte alle attività della locale Sezione onde da un lato rendere migliore e maggiore il proprio inserimento nella realtà sociale e culturale cittadina e dall'altro migliorare il rapporto privilegiato che sicuramente è già in essere fra loro e la città di Venezia.

Davoli il mese della Cultura 2019

La Sezione di Davoli della Lega Navale Italiana ha intitolato "il mese della cultura 2019" a "La via dell'acqua" condividendo le attività con l'Istituto Comprensivo Statale di Davoli e con associazioni del territorio, sia di carattere sportivo-salutistico (La Cuccuruta) che artistico (Associazione Monteverdi) e di promozione dell'inclusione sociale di soggetti diversamente abili (Associazione delle Famiglie dei Disabili, AFADI). Le tematiche affrontate sono ricomprese negli scopi statuari della Lega Navale Italiana che, in materia di diffusione della cultura del mare e delle acque interne, com-

prende anche l'educazione ambientale e, quindi, la tutela dell'ambiente marino, lacustre e fluviale. In particolare, il 5 gennaio 2019 si è discusso di **Tutela e Valorizzazione delle Risorse Marine e delle Acque Interne**. Infatti, è ormai diffusa la consapevolezza dell'attacco che il mare subisce incessantemente da inquinanti che partendo da molto lontano, tramite le aste fluviali, e non solo, giungono al mare in quantità tali da essere ormai entrati, alcuni di questi, nella catena alimentare. Inoltre, la biodiversità della fauna marina calabrese è oggi messa a rischio da tali inquinanti e non solo. Per affrontare in modo proattivo il problema dell'inquinamento da microplastiche, metalli pesanti, resine

ed altri inquinanti quest'anno, nell'ambito della collaborazione tra Lega Navale, Istituto Comprensivo di Davoli e Università della Calabria, i ragazzi hanno svolto attività di formazione e ricerca anche proponendo soluzioni su input della loro docenza e dietro lo stimolo di ricercatori del DIMEG dell'Università della Calabria. Infatti, il Prof. Franco Furgiuele del Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Energetica e Gestionale (DIMEG, Unical) discutendo di tali argomenti come esempio eclatante ha riportato il caso rappresentato dalla vetroresina che certamente ha avuto, tra gli altri settori, un impatto importante nello sviluppo della nautica da diporto e non solo. Oggi ci troviamo con nuovi materiali compositi a base

di carbonio che hanno in poco tempo, proprio per le loro prestazioni, invaso il mondo della produzione industriale (auto, moto, barche, aerei etc.). Il problema di tutti questi materiali è che a distanza di decenni dalla loro entusiastica accettazione del mercato dimostrano il loro impatto ambientale, non sempre accuratamente previsto prima della commercializzazione. Il Dott. Emilio Sperone, Zoologo del DiBEST (Unical, CS) ha documentato la dimensione globale dell'impatto delle microplastiche sull'ecosistema acquatico dove già sta causando danni enormi, dai cetacei alle più piccole specie di gamberi e bivalvi. Le plastiche giungono a mare da qualunque origine terrestre sia in forme immutate (vedi sac-

chetti di plastica) o triturate fino a raggiungere le dimensioni microscopiche, appunto di microplastiche. Sia le une che le altre sono di grande nocimento per le specie acquatiche. I cetacei, le tartarughe ed i grandi pesci mangiano le plastiche perché rese appetibili dal plancton che le ricopre. Giunte nello stomaco dei cetacei, per esempio, ricoprono le pareti in modo tale che il cervello degli animali riceve un segnale di sazietà che a lungo andare li porta a morte per inedia. Ciò produce un grave impatto sulle specie più a rischio di estinzione. Inoltre, i gamberetti che filtrano acqua contenente microplastiche entrano nella catena alimentare perché a loro volta sono predati da pesci più grandi che giungono nella dieta dell'uomo (dalle alici, al pesce spada, al tonno etc). Pertanto, riduzione della biodiversità e impatto sulla nutrizione umana sono i due problemi principali che oggi si stanno affrontando ai più alti livelli governativi (nazionale e comunitario). Direttive europee stanno già intervenendo per limitare l'uso delle materie plastiche per particolari impieghi; tuttavia, i paesi che si affacciano sul mar mediterraneo mostrano una grande sensibilità alle proble-

matiche esposte, ed esiste ancora una grande possibilità di intervento per limitare il danno ambientale che l'uomo produce quotidianamente all'ambiente acquatico mediante la corretta informazione. E' proprio questo l'impegno che la Lega Navale Italiana profonde tramite le oltre duecento strutture periferiche e le sue collaborazioni con il sistema dell'istruzione e della formazione in tutta Italia. La Sezione di Davoli ormai da anni opera in questo settore anche grazie alla convenzione stipulata a livello regionale tra l'Università della Calabria, dove si trovano i massimi esperti del settore, e la Lega Navale Italiana, favorendo una corretta e non allarmistica divulgazione ed istruzione per l'uso consapevole di ognuno degli inquinanti con cui si viene a contatto quotidianamente. Il Dottor Giacomo Giovinazzo, Direttore Generale dell'Assessorato all'Agricoltura della Regione Calabria, con il suo contributo, ha esposto le linee d'intervento che il suo Assessorato ha messo in campo per la salvaguardia della biodiversità di cui è dotato il nostro mare anche attraverso un maggiore coinvolgimento delle marinerie calabresi, le associazioni dei pescatori e della pesca spor-

tiva, auspicando anche una più ampia partecipazione per la migliore utilizzazione delle risorse.

Anche l'Ufficio Circondariale Marittimo della Guardia Costiera di Soverato è stato molto attivo in tale ambito nel nostro territorio. Nel periodo che va dall'ottobre 2018 all'ottobre 2019, sotto l'impulso del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha svolto, con la guida del Comandante Tv (CP) Matteo Verrigni, la campagna ambientale #plasticfreeGC con lo scopo di descrivere la problematiche connesse con la presenza di plastiche e microplastiche nei mari, diffondendo buone prassi di comportamento al fine di contribuire alla riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici superficiali connessi con le attività antropiche.

Il centro dell'attività sono state le scuole ed in tale contesto il Comando ha trovato il supporto di diverse associazioni presenti sul territorio come Legambiente, WWF e Lega Navale.

In particolare, con la Lega Navale Italiana, Sezione di Davoli e Sezione di Soverato, si è provveduto a svolgere un momento di divulgazione in aula con i gli alunni dell'Istituto Comprensivo di Davoli,

comunicando con più di 100 giovani ed è stata organizzata una giornata di raccolta dei rifiuti presenti sulla spiaggia della Baia dell'Ipocampo di Soverato. L'evento è stato importante anche per far comprendere direttamente ai ragazzi il grado di inquinamento delle spiagge e come, rimboccandosi un po' le maniche, sia possibile rendere il nostro lembo di mondo più bello e pulito.

Oltre a ciò, la collaborazione con la Lega Navale di Davoli è proseguita anche nel periodo estivo avvalendoci dell'area in concessione a quest'ultima. In tale occasione, oltre a richiamare le regole fondamentali per la sicurezza in mare, tutti i partecipanti sono stati sensibilizzati verso il rispetto delle spiagge, spiegando i danni che i rifiuti provocano all'ambiente marino. In tale contesto poi si è tenuto un interessante seminario sugli squali a cura del prof. Emilio Sperone nella quale occasione il sottoscritto ha avuto la possibilità di descrivere i compiti del Corpo delle Capitanerie di Porto connessi con la tutela dell'ambiente marino e le norme di intervento in caso di rinvenimento di animali marini spiaggiati.

Sempre in tema di promozione e tutela del

paesaggio marino dal 12 gennaio 2019 ha preso il via una mostra fotografica che ha avuto una componente culturale e promozionale delle bellezze del paesaggio sviluppato intorno all'acqua (lacustre, fluviale, marino e sottomarino) che, utilizzando le nuove forme di comunicazione per la sua promozione e divulgazione, ha coinvolto i ragazzi dell'Istituto Comprensivo sia per la visita della mostra fotografica allestita che per la pianificazione di un progetto multimediale. Infatti, la professionalità di "divers" e fotografi subacquei del calibro di Oreste Montebello ed Ernesto Sestito hanno fatto vivere emozioni cromatiche uniche per il tramite di cortometraggi di vita sottomarina unitamente ad una mostra fotografica mirabilmente allestita nella sala principale dell'Auditorium San Nicola di Davoli. Gli **Aspetti Salutistici e Culturali delle Passeggiate in Ambiente Naturale** sono stati discussi il 19 gennaio 2019 dal Dr Domenico Consoli, Neurologo di chiara fama che insieme alla dott.ssa Maria Teresa Iannelli, già soprintendente regionale ai beni archeologici della Calabria. I siti archeologici e le città d'arte stanno vivendo uno splendore

che non si sperimentava da decenni. Per le civiltà che l'hanno attraversato, il sud dell'Italia è un esempio mirabile di stratificazione archeologica di culture, saperi e costumi che ne fanno un affascinante polo di attrazione attualmente molto presente nelle proposte turistiche. Nel sud, la Calabria è una regione ancora tutta da scoprire. Aree intere della nostra regione sono una recente scoperta anche per la maggior parte dei calabresi che cominciano a muoversi al suo interno per scoprirla. Una maggiore consapevolezza dell'importanza dell'unicità dei nostri luoghi è obiettivo necessario per la loro migliore tutela, per la tutela degli usi, dei costumi e dei prodotti di nicchia, di un'agricoltura talvolta eroica, che in tutto il territorio regionale sono stati anche alla base della longevità dei calabresi. Con questa consapevolezza, è stato costruito il progetto "La Via dell'Acqua", sintesi mirabile di bellezze naturalistiche che dal mare alla collina, alla montagna si alternano a ricchezza architettonica (anche industriale, vedi i mulini ad acqua) e di biodiversità agroalimentare, oggi portato all'attenzione delle comunità locali attraverso il "Mese della Cultura 2019". Il

Dr Domenico Consoli, Neurologo emerito di fama nazionale dell'ASP di Vibo Valentia, ha documentato l'importanza della passeggiata attraverso questi luoghi ricchi di valenza culturale per la prevenzione dell'ictus cerebrale, grave patologia neurologica che, oltre a mietere molte vittime ogni anno in tutto il paese, produce alti gradi di disabilità motoria e cognitiva. L'impegno intellettuale verso la scoperta dei luoghi per il tramite dell'archeologia, l'architettura e gli usi e i costumi ha anche valore di conservazione dello stato di salute ed efficienza funzionale. La Dott.ssa Maria Teresa Iannelli, Direttore del Polo Museale di Soriano (VV), ormai consulente a tempo pieno della Sezione di Davoli della Lega Navale Italiana, ha illustrato mediante foto e filmati alcuni esempi di tali bellezze che caratterizzano la nostra Regione, sia sulla costa Jonica che Tirrenica.

Di **Biodiversità e Nutrizione: Conservazione della Salute** si è ampiamente discusso il 26 gennaio 2019, ultimo incontro del mese della cultura 2019. La Dott.ssa Francesca Casadonte, Biologa Nutrizionista, ha moderato il seminario, logico epilogo di un impegno organizzativo avviato con

i precedenti tre incontri finalizzati a sensibilizzare la cittadinanza ai problemi dell'inquinamento acquatico, alla necessità di riconoscere il valore culturale del paesaggio marino, fluviale e lacustre e far conoscere il valore salutistico delle passeggiate in ambiente naturale e culturalmente ricco di cui Davoli è custode. La Calabria è tra le regioni d'Europa con il più alto numero di specie vegetali ed animali di cui ne conserva anche le forme più rare. Il valore salutistico di tale biodiversità è mirabilmente rintracciabile nella dieta mediterranea, dichiarata patrimonio dell'umanità dall'Unesco. L'attesa di vita di un bambino che nasce in Calabria è di 83.6 anni, valore attribuibile a numerosi fattori tra cui uno dei più importanti, è appunto, la biodiversità della dieta mediterranea. Una simile attesa di vita si calcola anche per individui nati in Giappone; due paesi così distanti condividono, sorprendentemente, il valore culturale della dieta ed il consumo di cibo tradizionale e ciò è stato da tempo considerato un modo eccellente per conservare un buono stato di salute fisica e mentale oltre a garantire longevità. Infatti, apparentemente basate su cibi molto diversi, le

due diete condividono la loro natura prevalentemente vegetale sebbene non esclusivamente; infatti, pur presente, la carne è poi consumata mentre lo è di più il pesce. Il pattern prevalentemente vegetale (particolarmente ricco in frutta e verdura) unitamente ad un ridotto contenuto in grassi saturi (< 8% in valore energetico) della dieta mediterranea, così come definita anche nelle quantità da recenti aggiornamenti della cosiddetta piramide alimentare, è storicamente ed intuitivamente considerato la base della ridotta incidenza di patologie a carattere degenerativo, di alcune forme di tumore, e dell'elevata attesa di vita. Di questi argomenti hanno ampiamente discusso la Prof.ssa Tiziana Montalcini ed il Prof. Arturo Pujia dell'Università Magna Graecia di Catanzaro.

Al termine dell'incontro è stato presentato il website della Sezione di Davoli della LNI ideato dall'Ing. Vincenzo Gualtieri e dedicato al progetto "La Via dell'Acqua". Il website è stato costruito anche per diventare un momento formativo, laboratoristico, degli studenti dell'Istituto Comprensivo Statale di Davoli che, guidati dall'Ing. Gualtieri coadiu-

vato dalla Dott.ssa Federica La Porta e dall'Arch. Daniela Leone, membri del Consiglio Direttivo di Sezione, in due sedute successive tenute presso l'Istituto Comprensivo Statale di Davoli hanno potuto partecipare alle fasi di realizzazione del sito. Le attività laboratoristiche svolte dagli alunni dell'Istituto Comprensivo Statale di Davoli e finalizzate alla collaborazione per la realizzazione di un portale web della "Via dell'Acqua" sono state tenute, nella forma di laboratorio didattico, dall'Ing. Vincenzo Gualtieri con la collaborazione delle Consigliere Daniela Leone e Federica La Porta per gli studenti dell'Istituto Comprensivo di Davoli e si sono svolte nelle date del 23/01/2019 e 15/02/2019 presso l'Istituto Comprensivo di Davoli ed a cui hanno partecipato circa 50 studenti. Il portale realizzato sotto la guida dell'Ing. Vincenzo Gualtieri è visitabile sul sito dove possono essere acquisite informazioni di carattere storico, architettonico, culturale ed, in generale, di utilità per il turismo e la promozione culturale dei luoghi. Tale progetto era anche inteso come partecipazione al concorso del MIUR/Lega Navale Italiana su Leonardo 500 e solo per

motivi tecnico-organizzativi non è stato possibile partecipare. Tuttavia, gli studenti hanno realizzato delle opere chiaramente ispirate al genio Leonardesco.

Il mese della cultura si è esteso oltre l'arco temporale del mese di gennaio con attività rivolte a favorire l'integrazione dei soggetti disabili nelle attività sportive e culturali.

Nell'ambito di questa attività, la Sezione di Davoli ha coinvolto l'associazione delle famiglie di soggetti disabili (AFADI) in una suggestiva manifestazione di sicurezza in mare realizzata con la collaborazione della Guardia Costiera di Soverato e con gli amici della Società Italiana Cani da Soccorso (SICS) della Calabria e di una uscita in mare realizzata solo di recente (23 giugno e 17 settembre 2019) per problemi sia organizzativi che meteorologici. I ragazzi di AFADI hanno partecipato (il 23 Settembre 2019) in maniera entusiastica ad una uscita in mare con la motovedetta della GC di Soverato a cui va il nostro più vivo ringraziamento per avere regalato iniziative che hanno rappresentato certamente un momento di gioia e partecipazione. Il rapporto ormai consolidato tra GC, AFADI e Sezione di Davoli della Lega

Navale Italiana fa presagire l'organizzazione di future attività di coinvolgimento ed inclusione.

Navigando alla scoperta dell'acqua sui pianeti

è il titolo di un'iniziativa culturale che allude ad una prospettiva ma che risulta di sicura attualità scientifica. Convegno organizzato dalle Sezioni di Crotone e di Davoli della Lega Navale Italiana (LNI) per divulgare, nelle rispettive sedi, le conoscenze acquisite in ambito astrofisico che tanto appassionano i giovani. Numerosi gli studenti intervenuti sia a Crotone (Istituto Nautico e Liceo Scientifico Filolao) che a Davoli (Istituto Comprensivo Statale di Davoli "Gregoraci").

I due seminari, molto partecipati, sono stati aperti dall'Ammiraglio Paolo Bembo, Direttore della rivista "Lega Navale" e che, pertanto, incarna lo scopo statutario della LNI e, cioè, diffondere la cultura del mare, e non solo, tra i giovani. Partendo da esperienze personali di navigazione (praticamente in tutti i mari) assistite da strumenti di geolocalizzazione attualmente disponibili, l'Ammiraglio ha ribadito le circostanze in cui emerge l'importan-

za, non solo storica, della conoscenza delle stelle e dei pianeti nella navigazione. Passando alla ricerca dell'acqua in un altrove lontano si può concludere che ha dato i frutti sperati. Infatti, l'intervento dell'Astrofisica Sandra Savaglio, Professore Ordinario presso il Dipartimento di Fisica dell'Università della Calabria, ha documentato come l'acqua sia stata trovata su Marte e si sa della sua presenza in altri pianeti lontani e su altri corpi celesti come comete ed asteroidi. Tuttavia, si tratta di acqua in uno stato fisico spesso solido e con una struttura che prevede la presenza di deuterio. "L'ambiente

in cui viviamo - ha spiegato la Professoressa - è la nostra casa, per questo dobbiamo imparare a preservarlo, a rispettare il mare. I rifiuti restano per secoli e per questo è importante educare i giovani. Anche se, nonostante tutto il nostro impegno, e le ricerche che continuano tra un miliardo di anni saremo costretti comunque a lasciare la Terra".

Il convegno è stato un esempio operativo dell'accordo di collaborazione siglato tra l'Università della Calabria e la Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana per promuovere la diffusione della cultura dell'acqua e dell'ecosistema ambientale

e la sua conservazione. Accanto all'ex delegato regionale LNI, Rag. Tonino Nicoletta, e i presidenti delle Sezioni di Cirò Marina, Antonio Gallella, e di Cariati, Vincenzo Rispoli, a Crotona è intervenuto il Comandante Giovanni Paolo Arcangeli della locale Capitaneria di Porto. Accanto ai presidenti della Sezione di Crotona, Giovanni Pugliese, di Soverato (Nicola Cristofaro) e Davoli (Giacinto Bagetta) al convegno tenutosi a Davoli è intervenuto il Comandante Matteo Verrigni della Capitaneria di Porto di Soverato (CZ).

Al seguente indirizzo web, raggiungibile inquadrando il QR code,

si trova una breve intervista alla Prof.ssa Sandra Savaglio, al Presidente della Sezione di Davoli ed all'Amm. Paolo Bembo



Varazze

Raduni dell'anno 2019

Il 15 settembre, la sezione LNI insieme al GP Barca hanno organizzato il primo raduno di pesca alla lampuga a traina, sempre dedicato alla memoria di Renato Geronazzo ex presidente della sezione e consigliere per decenni. Nelle scorse edizioni il raduno era rivolto alla pesca del pesce pettine, però visto che l'anno precedente di catture ne erano state effettuate poche, gli organizzatori hanno preferito convertirlo in pesca alla traina, in questo periodo tecnica più adottata dagli equipaggi locali. Infatti si sono presentati al via ben 18 barche a coppie che hanno trainato in un campo gara abbastanza vasto entro le 3 miglia dalla costa. Le prede valide erano tutte quelle classiche della piccola traina, cioè sgombri-



Il direttore della rivista Lega Navale, ammiraglio Bembo, durante i lavori della conferenza. Alla sua destra il sig. Giovanni Paolo Arcangeli e alla sua sinistra, nell'ordine, il presidente della Sezione di Crotona Giovanni Pugliese, il presidente della Sezione di Davoli Giacinto Bagetta e la prof.ssa Sandra Savaglio

boniti-alletterati (tonno rosso vietato) e lampughe, ed appunto a quest'ultime veniva attribuito un punteggio più alto. Purtroppo quest'anno le lampughe non si sono viste, e senza neanche farlo apposta non si sono visti neanche gli altri pesci, per cui solo tre barche hanno effettuato catture valide anche se poche. Dopo tre ore di pesca sono risultati vincitori la coppia Stella-Corrente, secondi Roccatagliata-Cerruti APSV e terzi Varvassore-Pastorino. La premiazione si è svolta nel pomeriggio presso la sede nel porto turistico Marina di Varazze e tutti i concorrenti sono stati premiati con articoli da pesca. E' seguito un rinfresco a base di pizza e deliziosi assaggi di antipasti quali insalata di polpo, insalata russa, riso venerecon gamberi. Visto comunque il successo della manifestazione che è centrata

si sulla pesca, ma anche sulla socialità e convivialità tra soci ed amici, la sezione ha già dato appuntamento per il prossimo anno.

Il 28 dicembre, finalmente dopo un mese e mezzo di continui rinvii a causa del maltempo che ha flagellato la Liguria, si è svolto anche il raduno di pesca al calamaro A'Totanassa il classico raduno che la sezione svolge da parecchi anni insieme al Gruppo Pesca dalla Barca. Il raduno si è svolto in notturna nel golfo di Varazze dalle ore 16:15 alle ore 19.15. Ognuno poteva pescare il calamaro come voleva cioè a traina o da fermo senza ovviamente l'uso di lumi in mare, vietati per legge. Prede valide oltre i calamari anche totani seppie e polpi. Buona la partecipazione di barche, ben 13, che potevano essere anche di più se alcuni concorrenti non davano forfait per impegni fa-

miliari o di salute. Anche quest'anno non è stato molto generoso di calamari, forse perché a causa delle continue piogge e mareggiate, le acque risultavano sempre torbide e non chiare come dovrebbero essere per effettuare buone catture. Comunque è risultata vincitrice con tre seppie e un polpo la coppia Cannito-Fassio. La premiazione si è svolta come sempre il giorno dopo presso i box della Coop Varazze Pesca, dove il Gruppo Animazione Varazze diretto dall'amico Gabriele Gaspare, ha organizzato una squisita frittura di totani mista a gamberi per tutti i concorrenti ed amici. Il 26 maggio 2019 si è invece svolto il 2° raduno di pesca al pagello con la tecnica del bolentino. Ottima la partecipazione di barche (ben 18) molte delle quali di proprietà dei soci LNI varazzini, i quali insieme agli

equipaggi delle altre associazioni di pesca di Varazze, si sono confrontati in tre ore di pesca nel golfo di Varazze su un fondale di 50 m. Il metodo di pesca usato era il classico bolentino indirizzato alla cattura del pagello (pagaro), pesce molto comune nei nostri fondali e molto ricercato per la bontà delle sue carni. Al termine, fra i vincitori, la coppia Coronica-Bernetic con otto pagelli e terzi Fassio-Olive con cinque pagelli. Comunque erano valide anche altre specie di pesci ma al pagello veniva attribuito un punteggio più alto. La premiazione si è svolta domenica 2 giugno presso i box dei pescatori professionisti, dove è stata offerta una squisita frittura a base di pesce e calamari. Visto il successo ottenuto la manifestazione sarà in programma anche per il 2020.

Luca Geronazzo



Varazze - La coppia prima classificata nella classe "Pagello" (Barbero-Misul) alle spalle di Luca Geronazzo (seduto in primo piano)



Varazze - Cannito-Fassio, primi classificati nella gara A'Totanassa alle spalle di Luca Geronazzo