

# LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

SETTEMBRE  
OTTOBRE  
2020

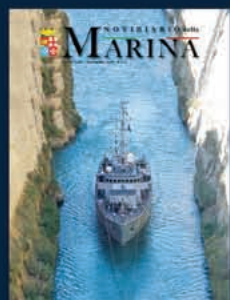


# EDITORIA MARINA MILITARE



## RIVISTA MARITTIMA

Dal 1868 specchio della Marina Militare, tramite articoli di attualità geopolitica, tecnico-scientifici e di storia militare, continua a promuovere e diffondere la cultura marittima dentro e fuori la Forza Armata, coinvolgendo il mondo accademico, scientifico, diplomatico e istituzionale.



## NOTIZIARIO DELLA MARINA

Nato nel 1954, è un concentrato del presente della Forza Armata descritto attraverso le immagini che ogni mese colgono l'essenza dell'andare per mare, componendo un mosaico che racconta la quotidianità della Forza Armata.



## CALENDARIO DELLA MARINA

Prodotto editoriale che fornisce ogni anno un'immagine della Marina nei suoi ambienti operativi - mare, terra, aria - per condividerne momenti e storia, attività, impegno ed emozioni attraverso una narrazione visiva suggestiva e affascinante.



## LIBRI E MONOGRAFIE

Pubblicazioni promozionali e celebrative di attività, eventi, ricorrenze, unità, edifici storici, uomini e donne della Marina.



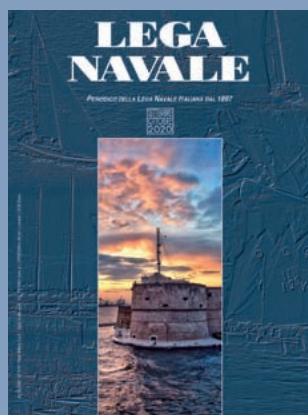
## EDITORIA STORICA

La produzione editoriale dell'Ufficio Storico della Marina, fin dal 1913, contribuisce alla divulgazione della cultura e della tradizione marittima e navale nazionale attraverso la storia della Forza Armata.

Per acquistare i nostri prodotti o abbonarsi alle riviste:

[www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria)





Un particolare del primo torrione antistante il mare del castello aragonese di Taranto  
(Vedi articolo a pag. 26)

**Anno CXXIII - n. 9-10**

settembre-ottobre 2020

Direttore Responsabile  
Paolo Bembo

Redazione  
Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione  
Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma  
tel. 06 809159203  
fax 06 809159205

C.C. post. 30719009  
www.leganavale.it  
redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma  
n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.  
Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
art. 1 comma 1 DCB Roma

**Realizzazione Grafica e Stampa**

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



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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di settembre 2020

## Sommario

- Carlo Rolandi  
Un grande timoniere  
di Paolo Rastrelli 2

- Editoriale**  
di Paolo Bembo 3

- Il punto nave del Presidente**  
di Donato Marzano 4

- Propulsione eolica  
per il mercantile  
di Claudio Boccalatte 7

- Secoli di scorciatoie  
di Franco Maria Puddu 13

- Storia di un vapore  
e di una tempesta  
di Paolo Ponga 21

- Il Castello Aragonese  
di Taranto  
di Francesco Ricci 26

- "Uno di noi"  
1ª parte  
di Paolo Bembo 30

- Andare avanti!  
di Franco Maria Puddu 35

- Recensioni e segnalazioni** 40



### Ambiente

- Effetto Lockdown  
di Sveva Maria Sciuto 41

### La voce del diportista

- Il mediatore del diporto  
a cura di Aniello Raiola 45

### Corso di pesca

- Bolentino: uno sguardo  
all'attrezzatura (2ª parte)  
di Riccardo Zago 47

### Vita della Lega Navale Italiana 50

A centro rivista il fumetto:  
"La guerra italo-turca"

## 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

# Carlo Rolandi Un grande timoniere

di Paolo Rastrelli



**S**ia che si trattasse del timone di una barca o piuttosto di quello di un Club Nautico, o della Federazione Italiana Vela, o della Presidenza di una Giuria Internazionale, o del suo studio di dottore commercialista, ... Carlo Rolandi è stato un grande timoniere.

La sua fine ha sollevato un grande e sincero cordoglio da ogni parte del mondo che unanimemente lo riconosce come campione della Vela, gentleman di rara raffinatezza, grande intelligenza, "eleganza e propensione alle sfide e al comando".

Nato a Napoli nel 1926, conseguita la laurea, fonda agli inizi degli anni '50 con gli amici Pino Perrone Capano e Franco Aversa uno dei primi studi interprofessionali d'Italia, e di certo il primo studio associato di Napoli.

Ma la grande passione della sua vita è stata la Vela e soprattutto quella agonistica, alla quale ha dedicato tutto se stesso, raggiungendo traguardi difficilmente concentrabili in un solo individuo.

Appena ventenne, già nella prima Olimpiade del dopoguerra a Torquay (GB) 1948, Rolandi è riserva, insieme all'amico napoletano Roberto Ciappa, della squadra azzurra, classe Star, dove sono protagonisti gli assi della nostra Marina Militare, Agostino Straulino e Nico Rode.

Inizia così un ventennio (anni '50/'60) d'intensa attività agonistica. Alternandosi nel ruolo di prodiere e timoniere, gareggiando con la Star, l'imbarcazione regina delle Olimpiadi, su tutti i principali campi di regata del mondo, contro i migliori campioni della classe, affina la sua tecnica al timone, la tattica e l'interpretazione delle variabili meteo marine.

Nel 1957, in preparazione della campagna olimpica per l'Olimpiade di Napoli (1960), il mitico Straulino lo sceglie come prodiere a prua di *Merope III*. Insieme, senza quel minimo di fortuna

necessaria nelle competizioni, sfiorano il podio e la medaglia, finendo al quarto posto.

Dopo l'Olimpiade di Napoli, lo troviamo definitivamente al timone; arma una serie di Star, tutte chiamate *Caprice*, e con il fido prodiere Fofò Marino, anche lui napoletano, si avviano alla conquista di un invidiabile palmares con un titolo europeo, cinque titoli italiani, e cinque vittorie nella prestigiosa "Coppa Nordio" (*International Historical Event Iscryra*). Lasciata la Star, Rolandi si cimenta nella vela d'altura, RORC e IOR, armando due imbarcazioni e vincendo con *Catch 33* nel 1978 la "Tre Golfi", regata ultra sessantenne del Circolo del Remo e della Vela Italia.

Impressionante anche la carriera dirigenziale che lo vede al vertice della Federazione Italiana Vela (1980- 1988) e dal 1989 Presidente Onorario, carica che ha coperto fino alla fine. Dal 1987 e fino a pochi anni fa, ha ricoperto importanti ruoli nella Federazione mondiale IYRU (oggi *World Sailing*) che nel 1997 gli attribuisce l'ambito "Trofeo Beppe Croce" per la sua incessante e significativa opera nell'interesse dell'attività velica internazionale.

Come Giudice Internazionale di Regata è stato impegnato in Giurie in ogni parte del mondo, dalle Olimpiadi alle competizioni più prestigiose, dimostrando in ogni circostanza rare doti di equilibrio, competenza e lucidità.

Fondamentale, in ogni passo della sua vita, la famiglia e soprattutto la presenza della sua sostenitrice e prima tifosa: l'indimenticabile Laura, moglie e madre esemplare.

Alla Lega Navale Italiana e al suo "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN", con sede presso la Sezione di Napoli, del quale è stato fondatore, sostenitore ed ambasciatore, Carlo Rolandi ha lasciato tutta la sua biblioteca ed una rara raccolta di riviste nautiche, fotografie, filmati e documenti che rendono il CSTN ancor più una realtà culturale unica in Italia e non solo.

## Editoriale

Questo è un numero un po' particolare. È particolare perché al momento di andare in stampa ci auguriamo tutti, senza però averne ancora certezza, che il periodo strano che abbiamo attraversato per il pericolo rappresentato dal Covid 19, per le limitazioni imposte dal *lockdown* e dal buon senso, stia volgendo al termine anche se, purtroppo, gli indicatori non testimoniano in tal senso. È particolare perché, proprio per i numerosi interrogativi che ci siamo posti, dopo un periodo d'incertezza durante il quale abbiamo fortemente sperato di riuscire a fare la nostra AGS in presenza, passo fondamentale della vita del sodalizio e a maggior ragione nell'anno in cui è appena cambiato il Presidente, la faremo invece a distanza, utilizzando le migliori risorse della tecnologia. Dopo che l'ammiraglio Gemignani ha posto mano energicamente ad una serie di dossier che attendevano risposta da tempo e ha cercato di fare recuperare il tempo perduto dall'Associazione, per farla tornare nella posizione che le spetta a sostegno della Cultura del Mare, come sottolineato dal suo successore, ammiraglio Marzano, nel "Punto Nave", quest'ultimo è quanto mai deciso a proseguirne l'azione e sono certo che tutti i soci leggeranno con interesse le sue parole riguardo a come intende procedere, che tipo di aiuto egli si attenda dagli stessi soci e quali atteggiamenti ritenga invece vadano stigmatizzati.

È particolare perché è il primo numero nel quale pensiamo di avere superato quello stato di emergenza che ci ha visto operare con difficoltà e tornare ad una regolarità che sarà rappresentata dalla presa di coscienza del fatto che il virus circola e che con esso, con ogni probabilità, dovremo convivere a lungo, senza panico ma tenendo conto della sua presenza e delle buone pratiche che tengono basso il rischio di contagio. Adottate queste misure, è lecito ritornare alle nostre attività e ciò sarà evidenziato dal rinnovato afflusso in redazione di notizie dalle Sezioni. Questo costituirà una sorta di cartina di tornasole della "normalità" di nuovo raggiunta. Nel numero ci sforziamo, come sempre, di proporre articoli che nella loro varietà parlino a tutti di Cultura del Mare e di come alcuni comportamenti possano fornire un supporto migliore alla sua diffusione che, giova ricordarlo, deve essere il motivo fondamentale per cui siamo soci della LNI. Ce n'è per tutti; alcuni saranno più interessati ad aspetti tecnici, altri a quelli ambientali e non certo ultimi, quelli storici, visto che è dalla storia che possiamo, come sempre, trarre ammaestramenti ed indirizzi per il futuro. Quando il numero verrà spedito, saremo già in una fase avanzata del Concorso Fotografico LNI. Spero che molti soci vogliano partecipare. Anche questo è un modo di sostenere le nostre idee.



di Donato Marzano

**I**l punto nave nel corso di una navigazione rappresenta il confronto tra il pianificato, ovvero la rotta stimata in base agli elementi del moto della propria imbarcazione e la realtà, ovvero la posizione reale dovuta agli effetti di vento e corrente: un momento di sintesi da cui ripartire avendo contezza di dove si è arrivati e come si intende proseguire. Da Presidente Nazionale della Lega Navale utilizzerò questa rubrica per fare con il mio "Equipaggio" il punto di situazione sui programmi, le attività, le problematiche della Lega Navale Italiana, un'Associazione ultracentenaria che deve promuovere l'amore per il mare in tutte le sue declinazioni ambientali, sociali, sportive, economiche, geo-strategiche.

Appena nominato rivolgo il mio primo pensiero a chi è stato colpito dal Covid-19, una pandemia che ha portato via i nostri affetti, limitato la nostra vita e le nostre attività, ridotto ed in qualche caso azzerato i nostri redditi. Ovviamente anche la Lega Navale ne è stata pesante-



L'ammiraglio Marzano fra la presidente della Sezione laziale di Ostia Carola De Fazio (a sinistra) e il vicepresidente della Sezione Osvaldo Bologna, con indosso le mascherine anti Covid



Il Presidente Nazionale LNI, ammiraglio Donato Marzano

mente penalizzata ma piano piano, nel rispetto delle norme e applicando il principio basilare della massima sicurezza che contraddistingue chi sa andar per mare, la vita dell'Associazione sta ripartendo proprio dalle attività delle Sezioni, anche e soprattutto nei confronti dei giovani, con la ripresa dei corsi estivi. Corsi estivi di vela, canottaggio, canoa e non solo che sono ripartiti a luglio anche in due dei nostri tre Centri Nautici Nazionali, evidenziando l'attenzione della Lega Navale per la formazione dei giovani nelle attività marinarie.

Dall' 8 luglio, giorno della firma del DPR della mia nomina, nel tracciare la rotta della Presidenza Nazionale ho potuto verificare "de visu" i risultati che il mio predecessore, l'Ammiraglio Gemignani, coadiuvato dal Direttore Generale Botrugno, dal Vicepresidente Fabrizi e dagli altri organi di vertice della Presidenza Nazionale (Consiglio Direttivo Nazionale, Consiglio dei Probiviri, Delegati Regionali, Uffici della Presidenza Nazionale, ecc.), ha ottenuto negli ultimi tre anni con perizia e determinazione, riuscendo a portare il bastimento fuori da secche e bassi fondali di burocrazia, nuove regole e normative in elaborazione, come lui stesso ha scritto nello scorso nu-

mero della Rivista. Grazie anche per il chiaro quadro di situazione che mi ha fornito e per i consigli preziosi che mi ha dato nel corso del nostro passaggio di consegne .

Nel pensare a come orientare nel prossimo triennio le attività della Presidenza Nazionale, mettendo in ordine di priorità progetti e problematiche da affrontare, ho maturato la convinzione che la Lega Navale debba per prima cosa riflettere, ripensare, rinsaldare i principi fondamentali per cui fu fondata 123 anni fa ovvero portare all'attenzione del Paese l'importanza del Mare ma con uno sguardo decisamente orientato al futuro. Cosa voglio dire...? Promuovere con i fatti l'amore per il mare, l'esigenza di rispettarlo, la conoscenza delle attività e dei problemi marittimi, la protezione dell'ambiente marino, la pratica degli sport marinareschi in particolare, ma non solo, verso i giovani ed i diversamente abili; in sintesi, portare al centro dell'attenzione delle Istituzioni, della classe politica, dell'opinione pubblica, il mare in un Paese proiettato sul mare dal punto di vista strategico, economico, turistico ma che a volte ignora o non vuole riconoscere l'importanza sociale, commerciale e ambientale del nostro elemento. Una riflessione rivolta inizialmente al nostro interno e che ci dovrà consentire di essere un Ente Pubblico di riferimento nel panorama marittimo nazionale, conosciuto e apprezzato nel Paese. Un Ente Pubblico, una Associazione di cui essere orgogliosi. Dobbiamo essere fieri di far parte della Lega Navale Italiana che vorrei diventasse una sorta di "Band of Brothers" del mare, con un atteggiamento concreto e professionale ma al tempo stesso un po' guascone, come quello del nostro fondatore Augusto Vittorio Vecchi o meglio Jack La Bolina, come si firmava. Una organizzazione in cui tutti i Soci si sentano a



L'ammiraglio consegna un premio ad una partecipante di una gara a favore dell'Associazione Terramare, impegnata nella lotta contro i tumori al seno ed organizzata dalla Sezione

casa, si sentano supportati ovunque e non solo nella propria sezione o sede.

Parallelamente devono essere promosse meglio le tante attività meritorie che la Lega porta avanti nella formazione sportiva e marinaresca, con corsi e attività in mare, nella difesa dell'ambiente, partecipando alle iniziative del settore, nella vicinanza alla disabilità, nella promozione delle attività economiche che vedono nel turismo, nei traffici marittimi e nel relativo indotto un *asset* importante della nostra economia, il tutto in assoluta aderenza agli scopi originali della nostra Associazione. Intendo lavorare nel contempo per un rapporto costruttivo e concreto con i Dicasteri di riferimento ovvero Difesa (Marina Militare in particolare, della quale possiamo considerarci una costola) e Trasporti, in sinergia con la Guardia Costiera, con il Ministero dell'Ambiente, con le Autorità locali, con le varie istituzioni, federazioni e organi dello Sport e dell'Ambiente, con il Cluster Marittimo ovvero con le Società Armatrici, con le Associazioni e Organizzazioni che federano chi sul mare lavora, con le imprese del settore, con Università, Centri di ricerca, con la Scuola. Una sfida ed un confronto a 360°, mettendo il mare al centro delle attività della Lega Navale.

In sintesi, una grande attenzione per le attivi-



Il presidente della LNI incontra gli istruttori del CNN di Sabaudia

tà basilari e fondanti la Lega, anche grazie ad una comunicazione interna aggiornata e capillare, accompagnata ad una policy comunicativa esterna attrattiva, determinata, vivace, strutturata su un mix di sistemi tradizionali e più moderni strumenti, con le Sezioni protagoniste. Vorrei citare per prima la nostra Rivista che, di intesa con il suo Direttore, accoglierà nuove rubriche di approfondimento, sempre più orientate alle attività marittime, coniugando la nostra storia con il mondo del lavoro, con le strategie che si proiettano sul mare, con lo sport, con la situazione ambientale. Vanno poi potenziati il nostro canale di attualità e notizie, *Lega Navale News* ed il nostro portale *WEB*. Una specifica attenzione ai principali *social network* completerà il piano di comunicazione che intendo promuovere per il prossimo triennio.

Un sogno, un programma ambizioso? So quanta passione, spirito di sacrificio, altruismo e disponibilità all'innovazione, quanto amore per il mare e per la sua specificità alberghino in gran parte dei nostri Soci. Soci che dovranno tornare ad aumentare in numero e in sostegno alle attività della Lega Navale. Penso infatti ad una "campagna di reclutamento" che tutti dobbiamo condurre, con una particolare attenzione

alle donne ed ai giovani, che auspico più numerosi nei nostri organismi di vertice a Roma come nelle strutture periferiche. La mia priorità in questa fase iniziale del mio impegno di Presidente della Lega, di vostro Presidente, sarà quella di girare per le Sezioni, cogliere gli aspetti positivi e armonizzare le attività, evidenziare le criticità, contribuire a risolvere, a livello centrale, i problemi sul territorio e sui tavoli dei Presidenti di Sezione. Mi

riferisco, ad esempio, al rinnovo delle concessioni demaniali, alla definizione delle figure professionali, alle attività dei Gruppi Sportivi, alle convenzioni con Enti pubblici e privati. Al tempo stesso, impiegherò tutti gli strumenti necessari per controllare che tutte le attività della Presidenza Nazionale e delle Strutture Periferiche si svolgano in aderenza al quadro legislativo e normativo, siano improntate a comportamenti virtuosi e irreprensibili, siano in linea con i principi fondanti la Lega Navale.

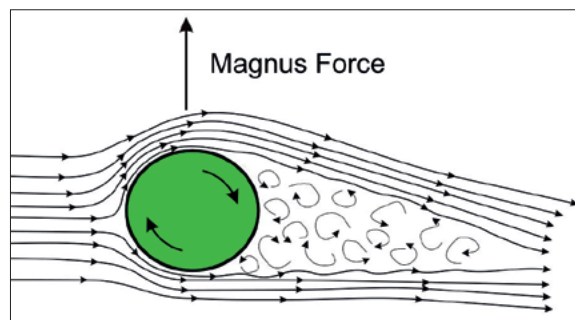
Il Comandante di una nave è solo nelle sue decisioni critiche e si assume la responsabilità delle proprie scelte, soprattutto di quelle necessarie anche se impopolari. Ma per decidere si avvale di uno Staff e di un Equipaggio che lo consigliano, lo mettono nelle condizioni di valutare la situazione e di realizzare le sue direttive. Nel mio caso, il mio Staff ed il mio Equipaggio siete voi Soci delle Sezioni della struttura periferica così come degli organi centrali (CDN, Delegati Regionali, Proviviri, etc.) ed il personale tutto della Presidenza Nazionale che sto imparando a conoscere e ad apprezzare giorno dopo giorno. Gli oltre 50 mila Soci con le loro idee, con il loro agire e con il loro bagaglio di esperienze e conoscenze sono il cuore, il cervello e le braccia della Lega Navale.

Buon lavoro a tutti quanti noi.



# Propulsione eolica per il mercantile

di Claudio Boccalatte



Nel settembre 2015 l'assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato una lista di 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG: *Sustainable Development Goals*) per l'anno 2030, cui sono collegati 169 obiettivi numerici (*targets*). Tra gli obiettivi ci sono l'energia rinnovabile e accessibile (obiettivo 7) e la lotta contro il cambiamento climatico (obiettivo 13).

Non tutte le "energie pulite" alle quali oggi facciamo ricorso per ridurre la produzione di agenti inquinanti e contrastare l'effetto serra, con le negative conseguenze previste dall'opinione pubblica e da molte organizzazioni internazionali, sono basate su invenzioni o tecnologie recenti. Ad esempio nel campo della propulsione navale, una delle soluzioni individuate per ridurre le emissioni da parte delle navi mercantili è la propulsione eolica, sistema impiegato da tempi remoti e sino ad oggi per imbarcazioni da diporto.

Non si vogliono però replicare le navi a vela tradizionali, come i famosi clipper che verso la metà del XIX secolo contendevano alle navi a vapore

*Fra le "energie pulite" si va affermando la presenza di una di quelle più antiche: il vento. Naturalmente con nuovi aspetti*

periodo di bonaccia causava inevitabilmente un ritardo), bensì moderni sistemi di propulsione

le rotte intercontinentali per il trasporto delle merci, che richiedevano grandi equipaggi per la manovra dell'apparato propulsivo costituito dalle vele, e i cui tempi di percorrenza erano influenzati dalle condizioni atmosferiche (un



Il *Cromdale*, uno degli ultimi clipper costruiti nel Regno Unito per il commercio verso la Cina e l'Australia, venne varato nel 1891 a Glasgow; in apertura, l'illustrazione mostra il principio dell'effetto Magnus sfruttato nei rotori Flettner per generare una spinta propulsiva addizionale in presenza di vento laterale. La rotazione del cilindro provoca una divisione ineguale del flusso che incontra, e conseguentemente, una spinta trasversale (guardando da sopravvento la spinta è verso sinistra per cilindro in rotazione oraria e viceversa)



Il sistema di propulsione ausiliaria eolica OceanWings montato a bordo del catamarano *Energy Observer*

ausiliaria chiamati WAPS (*Wind Assisted Propulsion Systems*). Questi sistemi, che quando le condizioni atmosferiche lo consentono si affiancano a quelli tradizionali senza sostituirli, riducono il consumo di combustibili fossili da parte dei propulsori navali e quindi migliorano lo EE-DI (*Energy Efficiency Design Index*), un indice che rappresenta l'efficienza energetica di una nave, e per il quale le nuove normative nel campo del trasporto marittimo fissano, per ogni tipo di nave, stringenti limiti. Recentemente, nel 2019, il più grande gruppo mondiale nel settore della classificazione delle navi mercantili, il DNV-GL, ha pubblicato un proprio regolamento per l'assegnazione della notazione di classe aggiuntiva "Wind Assisted Propulsion Systems". Una notazione di classe aggiuntiva che non è richiesta

perché la nave possa navigare in acque internazionali, come la notazione di classe obbligatoria, ma testimonia che la nave oggetto della notazione ha una particolare caratteristica tecnica (nel nostro caso essere dotata di un sistema di propulsione eolica ausiliario), e che tale caratteristica soddisfa i requisiti tecnici imposti dal regolamento della società di classifica.

Tra gli aspetti tecnici da tenere in conto quando si considera l'installazione di un WAPS c'è la stabilità laterale, in quanto le vele, come noto, producono, oltre ad una spinta longitudinale impiegata per la propulsione della nave, una spinta trasversale, che genera un'inclinazione laterale e può anche generare, sulla base della posizione longitudinale dell'albero, un momento d'imbardata.

Tipici sistemi WAPS per navi mercantili sono le vele ad ala (*wing rigs o wingsail*) e le vele a rotore (*rotor sails*), ma sono disponibili anche altri sistemi. Recentemente, lo studio d'ingegneria francese VPLP Design

(che prende il nome dai due soci fondatori Van Peteghem e Lauriot-Prévost) e il gruppo industriale CNIM hanno applicato tecnologie di origine aerospaziale per aumentare l'efficacia propulsiva dell'energia del vento, realizzando una vela alare chiamata OceanWings.

VLPL è uno studio di architetti navali specializzato nella progettazione di imbarcazioni da diporto e da competizione e si è interessato di vele rigide nell'ambito dello sviluppo di alcune imbarcazioni della coppa America, a partire dal 2010 con BMW Oracle.

Il principio fisico alla base del funzionamento di OceanWings è lo stesso delle vele tradizionali: l'aria che incontra il bordo d'entrata della vela si divide in due flussi, caratterizzati da velocità

differenti, causando una differenza di pressione sui due lati della vela, e di conseguenza una forza che agisce su questa, sull'albero e sull'imbarcazione, facendola muovere. Quello che è cambiato è l'efficienza, che ha portato a raddoppiare l'energia propulsiva fornita da un metro quadrato di vela.

Il concetto applicato è quello dei flap delle ali degli aeroplani, che consentono di aumentare la portanza delle ali aumentando l'angolo di attacco della porzione terminale dell'ala stessa, e consentendo un passaggio di aria nel gap tra la parte fissa dell'ala e il flap stesso, passaggio che evita il negativo fenomeno della turbolenza e del distacco dei filetti fluidi.

Una vela ad ala è una struttura tridimensionale simile ad un'ala di aeroplano, mentre le vele tradizionali possono essere schematizzate come membrane bidimensionali; le superfici delle vele ad ala possono essere rigide o flessibili, e le ali possono essere in un solo pezzo o suddivise in una superficie principale ed un flap capace di assumere un'angolazione differente da quella dell'ala principale; normalmente le ali sono collegate allo scafo mediante un albero attorno al quale possono rotare, e che trasmette allo scafo sia la spinta propulsiva che le spinte laterali.

Le vele alari, come le vele convenzionali, debbono essere disposte ad un'angolazione ottimale rispetto alla direzione di provenienza del vento apparente, e non forniscono alcuna spinta utile nel caso di vento proveniente da prora (o quando la corda alare è disposta esattamente secondo la direzione del vento apparente) e per un certo settore angolare a cavallo di questa direzione.



Un prototipo del sistema di propulsione ausiliaria eolica *OceanWings* montato su di una barca da diporto con scafo a trimarano

*OceanWings* è basato su due ali verticali o vele rigide, orientabili su 360°, che possono essere ammainate e terzarolate, con uno stretto intervallo che le separa. Ogni vela ha un proprio albero ed è composta da segmenti in tessuto, che possono essere alzati od abbassati: abbassando solo parte dei segmenti si ottiene l'effetto di terzarolare la vela, cioè ridurne la superficie, mentre abbassandola completamente la si ammaina.

Il controllo delle vele, cioè l'individuazione degli angoli ottimali cui orientare ogni vela in una certa condizione di vento e di rotta, è estre-

mamente complicato, ed è stato automatizzato, per cui l'operatore deve solo impostare la rotta desiderata, e l'orientamento ottimale delle vele viene stabilito da un computer.

OceanWings è stata provata a bordo di navi da diporto progettate da VPLP, tra cui il catamarano *Energy Observer*, la cui propulsione principale è basata su pannelli solari che alimentano i motori elettrici di propulsione ed accumulano l'energia in eccesso, in particolare durante gli scali in porto, con due diverse metodologie, le batterie agli ioni di litio per il breve termine, e producendo idrogeno (per elettrolisi dell'acqua di mare) il quale viene poi a sua volta impiegato

Nel 2017 il giro di Francia, nel 2018 il giro del Mediterraneo, nel 2019 il Nord Europa e tra il 2020 e il 2023 sono previsti tutti gli altri continenti: Americhe, Asia, Africa ed Oceania. OceanWings è oggi disponibile su basi commerciali e, secondo quanto riportato sul sito di VLPL, può ridurre i consumi di combustibile di una percentuale variabile tra il 18 e il 42%, sulla base del tipo di nave, della rotta e delle sistemazioni adottate.

Non tutte le tipologie di navi sono idonee all'installazione di WingSails; gli obiettivi sono navi mercantili tipo petroliere, chimichiere e bulk carriers, e i pescherecci d'alto mare.



Vista artistica di una unità da diporto progettata dallo studio VPLP Design e dotata del sistema di propulsione ausiliaria eolica *OceanWings*

quando necessario (ad esempio quando l'inso-lazione è insufficiente a fornire l'energia necessaria per la propulsione) per produrre elettricità mediante celle a combustibile.

*Energy Observer* è stato realizzato nel 2017 mediante la trasformazione di uno scafo da competizione costruito originariamente in Canada nel 1983. Dopo la trasformazione, nel corso della quale sono state installate due vele *OceanWings* da 32 metri quadri ciascuna, impiegando alberi dell'altezza di 12 metri, è stato impegnato in campagne per la sperimentazione e la promozione delle tecnologie impiegate a bordo.

Un altro WAPS tecnologicamente avanzato e abbastanza maturo da poter essere impiegato per la propulsione di navi mercantili è la vela a rotore Flettner, un alto cilindro rotante dotato di una flangia all'estremità superiore, che sfrutta il cosiddetto effetto Magnus per generare una spinta propulsiva addizionale in presenza di vento laterale.

La rotazione del cilindro provoca infatti una divisione ineguale del flusso che incontra il cilindro, e conseguentemente spinta trasversale (guardando da sopravvento la spinta è verso sinistra per cilindro in rotazione oraria e viceversa). Quando la nave effettua una virata o una

strambata occorre invertire il senso di rotazione dei rotori in quanto cambia la direzione di arrivo del vento; quando il vento viene da prora non si ottiene alcuna spinta utile per la propulsione. La velocità di rotazione ottimale dei cilindri dipende dall'intensità e dalla direzione del vento, e quindi la velocità effettiva deve essere variata sia per l'ottimizzazione del rendimento che per eventuali necessità di limitare la spinta. Quando il rotore è fermo fornisce solo una spinta statica come un fumaiolo o una qualunque altra sovrastruttura di bordo.

I rotori Flettner non sono un'invenzione recente, l'ingegner Anton Flettner realizzò la prima nave propulsa da due rotori nel 1924; era la *Buckau*, che dimostrò la fattibilità tecnica, ma si dimostrò economicamente meno efficiente di una nave con apparato motore tradizionale ad elica; negli anni '20 venne realizzata in Germania un'altra nave con rotore Flettner, la *Barbara*, ma il concetto fu poi abbandonato, per essere ripreso solo nel terzo millennio, con la necessità di ottimizzare il rendimento delle navi per ridurre le emissioni in atmosfera.

Nel 2010 è stata consegnata ad Enercom, grande industria tedesca produttrice di turbine eoliche, la *E-ship1*, nave specializzata per il trasporto di grandi manufatti impiegati per l'assemblaggio delle turbine eoliche, come le pale, con propulsione diesel bielica, e sistema di propulsione ausiliario eolico costituito da 4 grandi rotori Flettner, alti 27 metri e con un diametro di 4.

Nel 2012 è stata fondata la società norvegese Norsepower Rotor Sails, con l'obiettivo di sviluppare in chiave moderna il rotore Flettner e proporlo come WAPS per navi mercantili. La prima applicazione è stata quella sulla ro-ro

*Estraden*, dell'armatore finlandese Bore, costruita nel 1999, su cui è stato installato un primo rotore di 18 m x 3 (altezza x diametro) nel 2014, ed un secondo uguale nel 2015.

Le misure effettuate hanno mostrato un risparmio di combustibile pari al 6,4 %. Nel 2018 sono stati installati rotori Norsepower su altre due navi, il traghetto svedese *Viking Grace* (un rotore 24x4), una delle prime navi con propulsione a LNG e una nave con elevatissimi standard ambientali e la cisterna da 110,000 DWT *Maersk Pelican* (due rotori 30x5).



La nave tedesca *Baden Baden* (già *Buckau*), qui in un'immagine del 1924, nel 1925 attraversò l'Atlantico dotata di una vela a rotore tipo Flettner

È in corso l'installazione di un rotore 30x5 sul traghetto danese a propulsione ibrida (motori diesel e batterie) *Copenaghen* dell'armatore Scandlines, e la compagnia ha annunciato una nuova installazione per un armatore europeo con prevista consegna nell'estate 2020.

Ma Norsepower non è l'unico produttore di rotori Flettner attivo; nel giugno 2018 si sono, infatti, svolte le prove in mare della nave da carico *Fehn Pollux* dopo l'installazione di un Eco Flettner rotor sail, prodotto da un gruppo di società tedesche ed olandesi che hanno appunto

adottato il nome Eco Flettner per commercializzare i loro rotori, proposti nelle versioni 18x3 (installata sulla *Fehn Pollux*), 24x4 e 33x5,5.

Dopo i primi sei mesi di operazioni con un'ampia gamma di sensori installati sono stati calcolati i risultati, che hanno evidenziato un funzionamento del rotore molto migliore di quanto previsto teoricamente. La velocità di rotazione del rotore può essere impostata sia manualmente che in automatico, e la spinta del rotore può essere impiegata per aumentare la velocità a parità di potenza erogata dal motore oppure per ridurre la potenza erogata (e quindi il consumo di combustibile e la quantità di CO<sub>2</sub> e altri agenti nocivi prodotti) a parità di velocità. In alcune condizioni la spinta del rotore può essere sufficiente ad assicurare la propulsione anche con il motore principale spento.

I rotori Flettner, come gli altri tipi di WAPS, hanno alcune controindicazioni: non sono adatti per le moderne portacontainer caratterizzate da un elevato sviluppo verticale dei contenitori sopra il ponte di coperta, e per le rotte che prevedono la prevalenza di venti in prora. Il loro effetto è meno importante per le navi ad alta velocità, ma in generale la maggior parte delle navi mercantili potrebbe oggi beneficiare di significativi risparmi energetici, certificati



La nave portacontaineri *Maersk Pelican*, qui ripresa nel 2018, è dotata del più grande rotore Flettner esistente



La nave da carico *Fehn Pollux* dopo l'installazione di un Eco Flettner rotor sail nel 2018 è stata sottoposta ad una serie di prove per misurare le prestazioni del sistema

dall'IMO per il calcolo dell'indice EEDI, installando sistemi di propulsione eolica ausiliaria. Non assisteremo quindi al ritorno dei clipper, ma probabilmente assisteremo ad un ritorno dell'impiego dell'energia del vento come sistema per la propulsione delle navi. ■

# Secoli di scorciatoie



di Franco Maria Puddu

**S**in dalle sue prime peregrinazioni navali l'uomo, nella sua veste di marinaio, intuì che in alcune occasioni sarebbe stato molto utile per lui scegliere rotte più brevi, che consentissero di risparmiare miglia (e di conseguenza ore di navigazione e "palanche" come dicono a Genova) durante le navigazioni, civili o militari che fossero.

Nei secoli, così, si svilupparono, in tutto il mondo, studi, progetti e realizzazioni che portarono alla creazione di opere come i canali artificiali, grazie alle quali rotte, commerci e strategie economiche subirono drastiche mutazioni.

Certo, furono intuizioni alquanto rare e difficilmente pianificabili, ma tant'è che già nel 600 a. C., le cronache ci tramandano che il faraone egiziano Nekao II diede ordine ai suoi studiosi di considerare la realizzazione di un canale artificiale che consentisse di far transitare delle navi da Zagazig (posta nella parte orientale della regione del delta del grande fiume) sino ai Laghi Amari, e poi da là, con un canale molto più breve, di scendere nelle acque del Golfo di Suez.

Non era un'impresa impossibile: la zona non era desertica come oggi, e la "mano d'opera" (per l'illimitata disponibilità di schiavi) non

*Sin da quando l'uomo è andato per mare ha cercato di trovare rotte che gli permettessero di guadagnare tempo danaro o supremazie strategiche*

era certo un problema. Tuttavia, dopo lunghi studi e numerosissimi tentativi, i secoli passarono e non se ne venne a capo sino a che Dario I Re di Persia, che dal 522 a.C. al 486 a.C. aveva cinto anche la corona d'Egitto, non riuscì nell'impresa.

*"Questo canale fu scavato come io avevo voluto"*

Così ci ricordano le parole del monarca, incise su una stele dell'epoca rinvenuta a Kabret, che dicono "Io sono persiano. Oltre alla Persia, ho conquistato l'Egitto. Ordinai di scavare questo canale dal fiume chiamato Nilo che scorre in Egitto al mare che inizia in Persia. Quando questo canale fu scavato come io avevo ordinato, navi sono andate dall'Egitto fino alla Persia, come io avevo voluto."

Naturalmente l'opera, funzionale ma tutt'altro che (ci si consenta il gioco di parole) "faraonica", non poteva sopravvivere a lungo negli anni, data anche la carente tecnologia dell'epoca, e piano piano tornò a insabbiarsi, mentre, con caparbiazza, si continuava a tentare di raddobbarla per secoli, fino al 230 a. C. circa, sotto Tolomeo II; ma nel 30 a. C. era in tale sfacelo che Cleopatra non riuscì a farvi transitare le navi della sua flotta, in fuga dalla sconfitta di Azio.

L'ultimo tentativo, poi abbandonato, fu quello del califfo abbaside al Mansur, alla fine dell'VIII



Nella cartina, il cosiddetto Canale dei Faraoni, il primo progetto del canale di Suez; a destra, una statuetta in bronzo del faraone Nekao II in posizione inginocchiata, oggi in un Museo di Brooklyn. In apertura, il canale di Suez bloccato da relitti carichi di cemento durante la crisi del 1956



secolo, poi l'oblio, anche se la "pulce" rimasta nell'orecchio a studiosi e regnanti fino a Napoleone Bonaparte, pur manifestandosi, non diede più validi risultati.

Doveva riuscire nuovamente nell'impresa, solo nel 1854, il francese Ferdinand de Lesseps, su progetto dell'ingegnere italiano Luigi Negrelli, con l'obbligo di transito del canale solo con navigazione a motore, anche se solo il 5% delle navi del 1860 ne era equipaggiato. Il canale fu costruito tra il 1859 e il 1869 e, costato il doppio delle stime originali, rimase di proprietà del Governo egiziano e della Francia, mentre altre potenze furono molto scettiche sulla validità dell'opera.

Nel 1885, a Parigi, si apriva una Conferenza internazionale che stabiliva la neutralità del Canale, e la sua libertà di utilizzo, anche in caso di guerre in aree limitrofe mentre ne prevedeva la chiusura, in caso di guerra, solo alle flotte beligeranti.

Anche se poi non sarà così nel 1956, quando il Presidente Nasser ne farà bloccare l'alveo durante la crisi militare contro la Francia e l'Inghilterra, né nel 1967 quando una intera sua spon-

da verrà occupata dalle truppe israeliane che vi stazioneranno per ben sei anni.

Tutte queste vicissitudini, e l'avanzare della tecnologia navale, avevano logorato il vecchio canale, riducendone di gran lunga l'efficienza al punto che, nel 2015, è stato necessario inaugurare il raddoppio di una sua parte aggiungendo una nuova corsia di navigazione di 35 km di lunghezza ai 164 chilometri esistenti, consentendo così ai convogli, che fino a quel momento dovevano transitare solo in linea di fila, di passare anche a fianco, con rotte contrapposte.

Il lettore ci scuserà di questa forse un poco prolissa introduzione all'argomento che intendiamo trattare, ma la riteniamo necessaria per far capire quanto esso sia importante al di là dei più noti dati statistici, come dimensioni, portate, lunghezze, pedaggi e altro.

In effetti, la storia e l'importanza di queste, in fondo poche e grandi opere (il canale di Suez, quello di Corinto, quello di Kiel e quello di Panama) che hanno costituito delle pietre miliari nella storia della navigazione e dell'economia umana, in genere colpisce la fantasia più per





Port Said nel 1897: la struttura "coloniale" del palazzo della Compagnia del Canale

l'imprinting immaginifico che non per quanto abbia, in effetti, comportato.

Bisogna anche considerare che, tolto il canale di Suez, con il suo particolare habitat, gli altri tre fratelli hanno avuto caratteristiche ben diverse dovute proprio alla loro natura.

Un conto, ad esempio, è effettuare uno scavo nella sabbia utilizzando migliaia di schiavi; altra cosa è intagliare nella viva pietra un lungo e profondo istmo, come avvenne a Corinto, in Grecia, o ancora creare opere impensabili come il canale di Panama (che ha collegato due oceani posti ad altezze relative diverse fra loro), o ancora creare una vera e propria "autostrada" del mare come a Kiel. Parliamone.

### **Tanti progetti ma pochi soldi**

In effetti, l'idea di realizzare il taglio dell'istmo che avrebbe creato il canale di Corinto, venne nel VII secolo a.C. al tiranno Periandro che aveva deciso di progettare l'omonimo canale preferendolo al progetto di una specie di superstrada chiamata *diolco*, che consentisse il trasporto, at-

traverso l'istmo, di merci o di intere navi (tirate in secco), evitando il periplo del Peloponneso, via della quale sono ancora visibili, oggi, dei resti.

Anche Giulio Cesare, secondo Svetonio, aveva preso in considerazione l'idea di un canale navigabile, ma le "idi di marzo" avevano troncato il progetto, e altri ancora, in seguito, vi avevano pensato, come Nerone nel 67 ma le difficoltà tecniche incontrate e, infine, ancora, la morte dell'imperatore, avevano portato all'abbandono del progetto, nonostante i lavori fossero già notevolmente avanzati. Nel 1687 i veneziani ripresero il progetto, ma le grandi difficoltà incontrate li obbligarono ad abbandonarlo quasi subito.

Finalmente, nel 1830, il primo presidente della repubblica greca, Giovanni Capodistria, decise di affidare lo studio per il taglio dell'istmo all'ingegnere francese Virlet d'Aoust, salvo abbandonarlo subito per gli alti costi, situazione che si ripropose nel 1870.

Altri tentativi erano destinati a fallire, sempre



Un'immagine aerea del tragitto di raddoppio del canale di Suez, inaugurato nel 2015

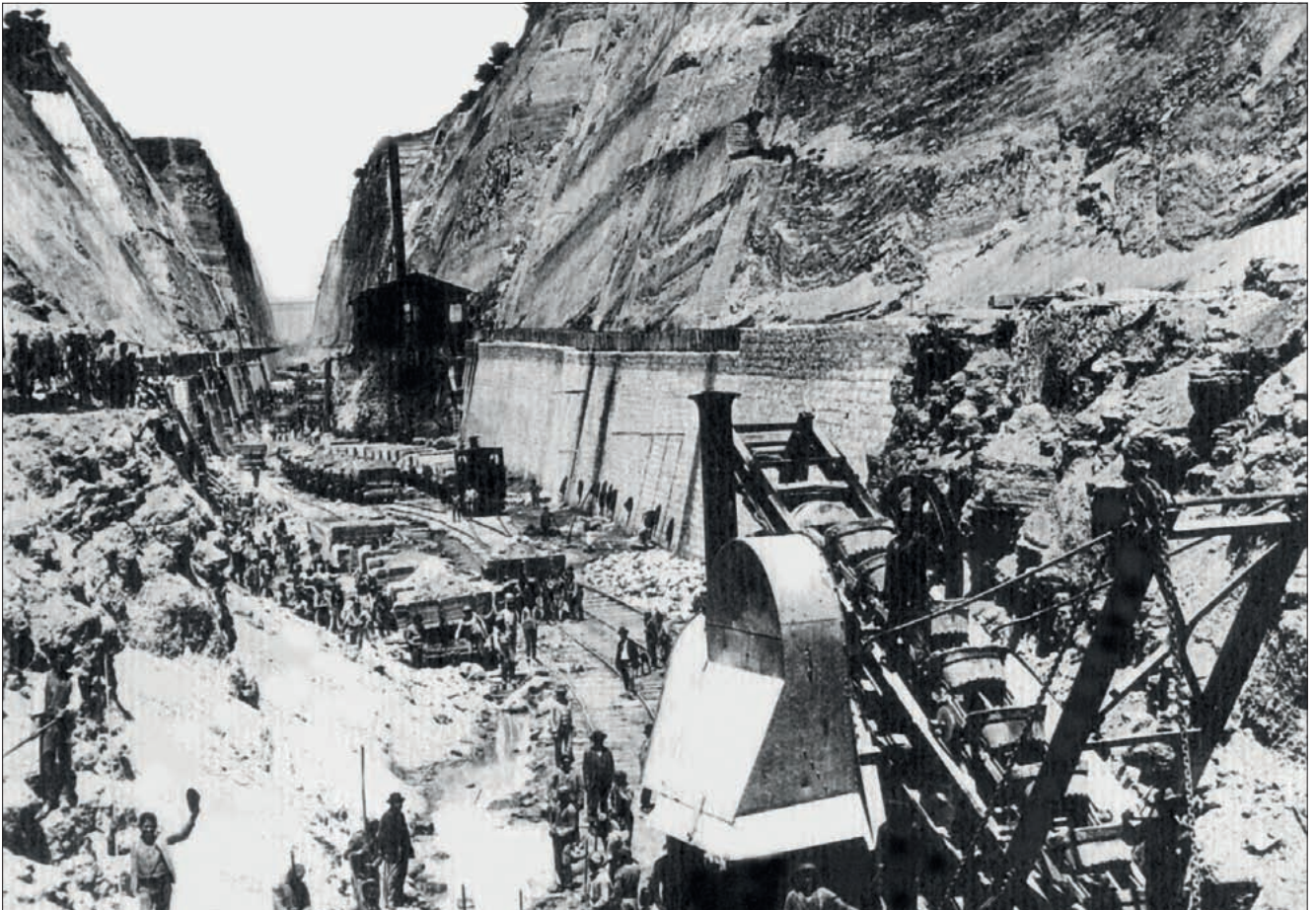
per gli stessi motivi economici, fino a che, nel 1890, riprendevano con una compagnia di costruzione greca guidata da Andreas Syngros che riusciva a portarli a termine nel 1893, anno dell'inaugurazione che però divenne definitiva solo dopo altri lavori di consolidamento. Bisogna comunque tenere conto del fatto che il

canale, rettilineo e lungo circa 63 chilometri, è costretto tra due sponde alte fino quasi a 90 metri, in rocce piuttosto elastiche e instabili, e in zona sismica, il che, pur mantenendo un margine di alta sicurezza alla navigazione, causa spesso piccoli crolli che rendono necessari dragaggi periodici.

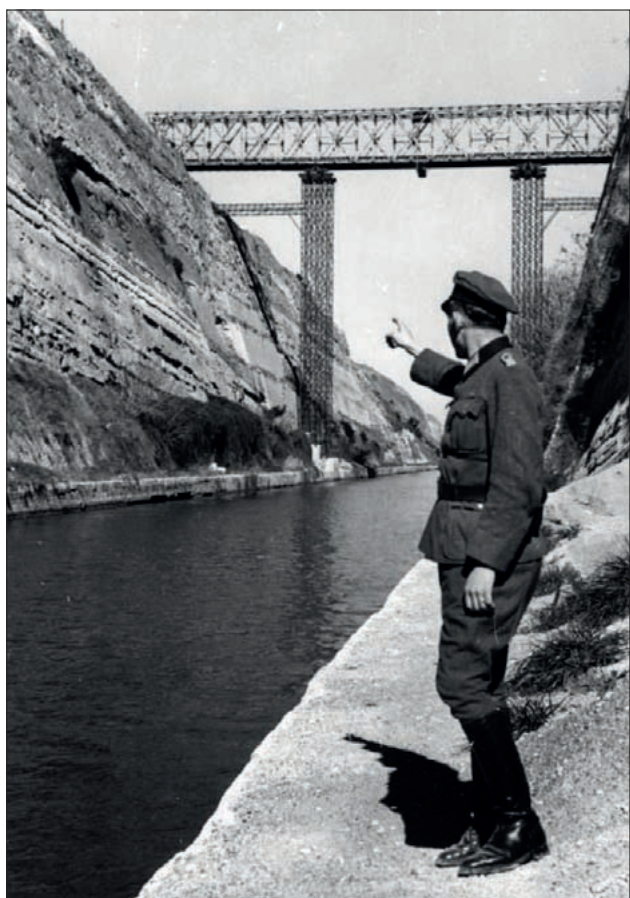
Inoltre, proprio per questi motivi, nella prima metà degli Anni 80, all'imboccatura e all'uscita del canale sono stati realizzati due ponti sommergibili (fino ad una profondità

di 8 metri), per impedire che il traffico terrestre potesse essere penalizzato proprio dalla presenza del canale.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, la *Wehrmacht* tedesca, in ritirata dalla Grecia, non potendo materialmente distruggere il canale ne



I complessi lavori per il taglio dell'istmo di Corinto, in Grecia, in una foto dell'epoca



Nella foto dell'aprile 1943, un ufficiale del genio della *Wehrmacht* indica uno dei punti che sarebbero stati minati per rendere inagibile il canale di Corinto



L'immagine del canale di Corinto durante il passaggio di una nave ai giorni nostri evidenzia i limiti architettonici dell'opera

minò i ponti, gli accessi e vi precipitò locomotive e materiale ferrabile pesante, rendendolo inagibile fino al 1948, anno del termine della sua bonifica.

Attualmente, il traffico nel canale, pur essendo di libera navigazione, è sotto la sovranità greca. Ho due ricordi molto personali di questa com-

unque splendida opera: il primo riguarda il passaggio dell'istmo a bordo di una unità militare. La cosa che risaltava maggiormente non era la breve distanza che intercorreva fra le sponde e lo scafo della nave, pur se minima (la via d'acqua è al massimo larga poco più di 25 metri), quanto la sensazione quasi claustrofobica che si aveva guardando il cielo, ristretto fra le due sponde alte una settantina di metri.

In un'altra occasione, invece, eravamo nel bel mezzo di un ponte che scavalcava il canale; sapevamo bene che era molto elastico per poter sopportare sollecitazioni superiori al normale,



Il ponte sommersibile di Poseidonia, posto all'imboccatura nord - ovest del canale di Corinto

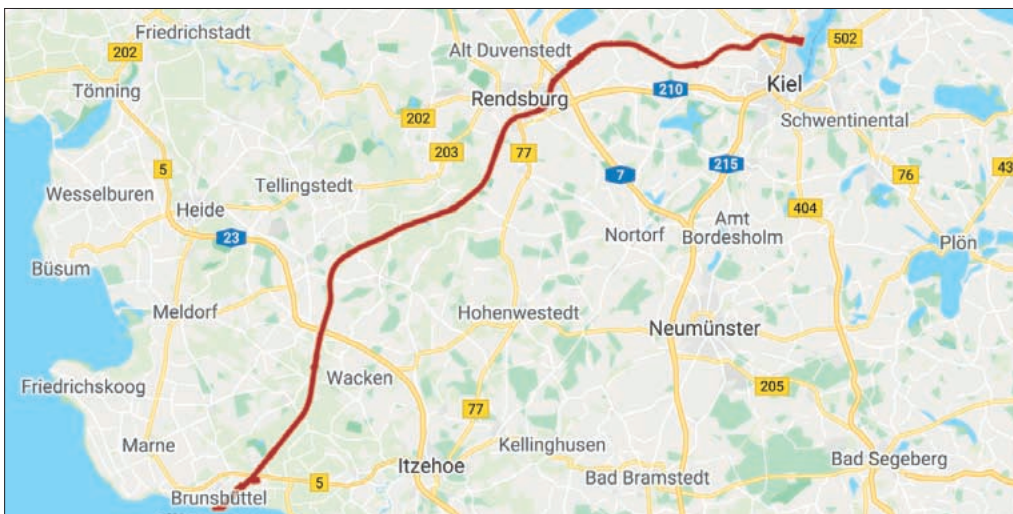


Una cartolina d'epoca precedente la Grande Guerra dedicata a Kiel, una città decisamente marinara, ma molto amata dai tedeschi

ma l'improvviso passaggio di un pesante autotreno scatenò una serie di oscillazioni tanto forti da farci raggiungere di corsa la fine della campata.

### Un canale a puntate

Questa volta non ci troviamo di fronte ad un canale vero e proprio, ma ad una serie di vie d'acqua che, immesse una nell'altra, collegano diverse località poste alla base della penisola dello Jutland, da Kiel sul Mar Baltico, a Brunsbüttel, sul Mare del Nord, consentendo di risparmiare, sulle locali rotte complessive, sino a poco più di 500 chilometri, cifra ragguardevole



La mappa indica il percorso del canale di Kiel, con il tragitto che unisce il Mar Baltico al Mare del Nord

se considerata nell'ambito dell'area di interesse, che ne fa la via d'acqua più utilizzata del mondo.

All'inizio di questo "assemblaggio", per così dire, di canali, abbiamo l'Eiderkanal (canale Eider, realizzato sul corso di una via d'acqua oggi non più esistente), che rappresentava, completato nel 1784, il primo tronco del canale, anche se non aveva dimensioni poi molto importanti, sia per la larghezza (trenta metri scarsi) che per il pescaggio (poco più di tre metri).

Ma la Marina Imperiale Tedesca sentiva profondamente l'handicap di essere costretta a manovrare le sue forze del Baltico e del Mare del Nord facendo il giro della penisola di Danimarca, in un teatro strategico sempre problematico, ogni qual volta se ne presentasse la necessità, e ciò avveniva spesso.

Di conseguenza, a Holtenau, nei pressi di Kiel, si era oramai arrivati al 1887, venne deciso di dare l'inizio alla costruzione di un altro e più grande canale che, immettendosi nel primo (aggiornato e ammodernato), consentisse più rapidamente un maggiore e più agevole traffico; il lavoro venne ultimato entro il 1895 e al canale

venne imposto il nome di *Kaiser Wilhelm Kanal*.

In seguito, nel 1917, a causa delle nuove necessità imposte dalla situazione bellica, il canale venne definitivamente potenziato e ne vennero stabiliti i termini ufficiali tra Brunsbüttel e Holtenau.

Sopravvissuto con rischi, danneggiamenti e onore, sopportando traffici massicci, alla Prima e Seconda



L'ingresso al canale di Kiel con la torre di controllo del traffico marittimo, dalla parte della entrata di Brunsbüttel

Guerra Mondiale, il Canale, oramai *Nord Ostsee Kanal* o NOK, nel 2013 dovette soccombere alle tasse: a causa della mancanza di manutenzione dovuta a un forte taglio nel bilancio statale del 2012, il canale dovette chiudere, ma in seguito al risanamento della situazione, oggi è stato riaperto e reintegrato completamente nel suo ruolo, ed è ora nuovamente in servizio.

### Fra giungle, chiuse e campi militari

Questa volta ci troviamo di fronte ad un'opera ideata ex novo dall'uomo facendo ricorso a tutte le sue capacità, se consideriamo prima di tutto che il canale non è stato realizzato sull'alveo di una precedente via d'acqua, poi che unisce due differenti oceani, e che le due sconfinite masse d'acqua non sono idricamente bilanciate, ma si trovano a notevoli dislivelli fra loro. Il che ha reso necessaria la creazione di un sistema di gigantesche chiuse idrauliche in grado di ma-

novrare vasche stagne, in grado di "innalzare" o "abbassare" gli scafi delle navi in passaggio, a seconda che si trovino in entrata o in uscita dal complesso idraulico.

In pratica, tutto questo è costituito da due impianti per la risalita e la discesa delle navi, uno dei quali ubicato sul fronte Atlantico, e uno su quello Pacifico. Ognuno è composto da 6 conche poste a tre a tre su due vie parallele con salti di livello di circa 9 metri tra ognuna di esse, che permettono loro di superare quello totale di circa 28 m tra il mare alle imboccature e il punto più elevato del canale. In questa maniera, si evita alle navi la circumnavigazione dell'America Meridionale, con un tempo di percorrenza di solo circa 8/12 ore.

Naturalmente, anzi a maggior ragione considerando la grandiosità dell'opera, l'usura, la necessità di ammodernamenti e non poche crisi politiche e militari si sono fatte sentire fra que-



Questa volta l'immagine riproduce i lavori di scavo per la realizzazione del Canale di Panama; un lavoro colossale, perché alle difficoltà create dal grande scavo si aggiunsero quelle dovute all'ambiente della giungla, nella quale è immerso

ste chiuse, fino a che l'espansione del traffico nel canale e le crescenti dimensioni delle navi hanno portato alla necessità del suo raddoppio, avvenuto nel giugno del 2016: l'inaugurazione si è svolta il 26 di tale mese.

A titolo di curiosità, riportiamo che il canale, che per l'ottimizzazione del suo funzionamento ha portato a creare una classe di navi particolarmente adatte a percorrerlo, dette "Panamax", il cui transito è libero e si paga a pedaggio, nel 1928 consentì il passaggio più piccolo della sua



Un'immagine a volo d'uccello delle grandi chiuse di Agua Clara, non lontane dalla città di Colon

esistenza: quello di uno stravagante americano che iscrittosi presso l'autorità del Canale come "nave", lo attraversò a nuoto, pagando 36 centesimi di dollaro dell'epoca. Ma a chi venne questa idea grandiosa?

### **Bolivar, De Lesseps ed Eiffel**

Il progetto originario risale al XIX secolo, commissionato dal *Libertador* Simon Bolivar ad un ingegnere britannico. L'idea, caldeggiata da molti, ebbe scarsa fortuna, come capita spesso; essa fu ripresa anche da Ferdinand de Lesseps, già costruttore del canale di Suez che ne tentò la realizzazione, finendo in bancarotta nel 1881, come pure avvenne, nel 1885, a Gustave Eiffel, eponimo della storica torre parigina,

la cui società fallì nel 1889.

A questo punto, subentrò l'interesse degli Stati Uniti che ottennero dal Governo colombiano (di cui all'epoca faceva parte Panama) l'autorizzazione per costruire e gestire il canale per 100 anni. In seguito, questa gestione venne regolamentata da vari trattati e accordi nessuno dei quali, per la verità, particolarmente felice per quello che sarebbe divenuto, dopo alcune sommosse, un Panama sovrano, in realtà una "Banana Republic" indipendente solo come si può esserlo sotto la tutela degli Stati Uniti.

Così si chiude, in pratica, l'elenco dei grandi canali di navigazione, ma non del tutto: abbiamo infatti ancora un argomento di analogo interesse e importanza: quello dei più propriamente detti Passaggi (a Nord Est e a Nord Ovest), che, sia pure sotto altri aspetti ebbero, e hanno tutt'oggi, una loro notevole rilevanza e risonanza. Sarebbe interessante parlarne, ma è un'altra storia. Non è detto, però, che non ci torneremo sopra. ■

# Storia di un vapore e di una tempesta

di Paolo Ponga



Come sanno tutti gli uomini che vanno per mare, le leggende che lo riguardano sono innumerevoli, ed alcune di esse hanno origine nella notte dei tempi. Una delle più famose riveste il divieto di cambiare il nome ad una imbarcazione, che tra il varo e la dismissione dovrebbe rimanere sempre il medesimo, altrimenti la sfortuna ed il destino si abatteranno sicuramente sulla nave e sui poveri marinai. Da quale motivazione deriva questa credenza? Le spiegazioni sono molteplici: innanzitutto la nave è "femmina" e quindi viene di solito varata con nome di donna. Cambiarlo potrebbe quindi farla facilmente ingelosire, con conseguenze a volte fatali.

Oppure c'è un altro motivo: ogni vascello viene iscritto nel Registro delle Profondità tenuto personalmente da Poseidone. Per cambiarne il nome occorre quindi cancellare quello vecchio da ogni punto della nave e dal Registro stesso, seguendo un'accuratissima procedura che prevede anche un'invocazione al Dio degli Oceani. Procedura presa talmente sul serio da essere persino registrata dall'Ammiragliato Inglese.

Quella che segue è la storia di una nave dai molti nomi, che per motivi misteriosi e molta sfortuna finì per colare a picco. Una nave da lavoro come tante, destinata quindi con le sue vicende ad essere dimenticata: il destino vorrà invece diversamente, molto dopo il suo affondamento.

## *Il mare prende la vita e dona la vita*

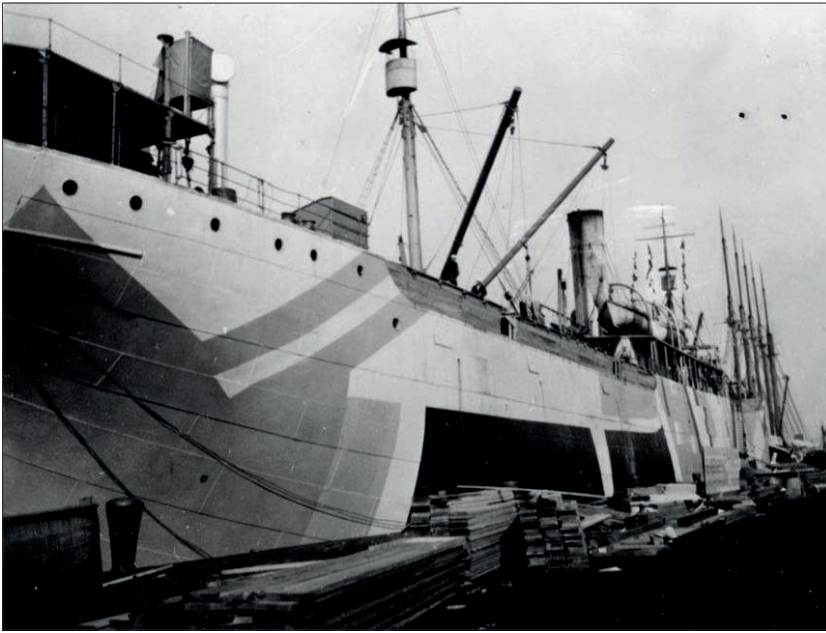
La nave di cui racconteremo le vicende e la travagliata esistenza venne varata nel 1903 dai cantieri *Northumberland Shipbuilding Company* a Howdon-on-Tyne, vicino a Newcastle in Inghilterra, zona famosa per le costruzioni navali.

Il suo nome era *SS Franconia*, ed era stata ordinata da una ditta armatrice di Trieste, la *Tripovich Diodato & Co.*, Società di Navigazione, Rimorchi e Salvataggi fondata nel 1885, e fu quindi varata sotto la bandiera dell'Impero Austroungarico.

Il suo nome era *SS Franconia*, ed era stata ordinata da una ditta armatrice di Trieste, la *Tripovich Diodato & Co.*, Società di Navigazione, Rimorchi e Salvataggi fondata nel 1885, e fu quindi varata sotto la bandiera dell'Impero Austroungarico.



I cantieri *Northumberland Shipbuilding Company* a Howdon-on-Tyne, nei pressi di Newcastle, all'inizio dello scorso secolo; in apertura, colori e stemma della vecchia *Tripovich Diodato e Co. Soc. Anonima di Navigazione Rimorchi e Salvataggi* con sede in Trieste



Lo USS *Keresaspa*, acquistato da un armatore americano e poi requisito dalla *US Navy* e destinato al trasporto veterinario poco prima della fine della Grande Guerra

### La lunga vita della Tripovich

La Tripovich riuscì incredibilmente a superare il travagliato XX secolo e le due guerre mondiali, ed ora, sotto il nome di *Tripmare*, è un'avanzata ditta italiana specializzata in salvataggi, recuperi, e lavori antinquinamento. Il *Franconia* era uno splendido steamer, una nave a vapore di 113 metri di lunghezza per 15 di larghezza, con una stazza lorda di 4637 tons, ed un dislocamento di 7.437 tonnellate; era mossa da un motore a triplice espansione a tre cilindri costruito dalla *North East Marine Engine Company Ltd* che erogava circa 2.300 hp ed era in grado di portarla a 10 nodi di velocità massima.

Il ponte di comando era centrale, come spesso avveniva sulle navi dell'epoca, ed era dotato di cabine assai spaziose per quei tempi e di una notevole riserva di acqua potabile; il progetto originale del cargo era stato giudicato talmente vincente da volerlo replicare con piccole differenze in 46 unità differenti.

Allo scoppio della Grande Guerra il *Franconia* si trovava negli Stati Uniti, ancora neutrali, e rimase nel porto di Filadelfia fino a che nel 1917 venne venduto alla *Kerr Navigation Corporation* di New York, da cui venne rinominato *USS Keresaspa*. Con l'entrata in guerra degli USA, venne requisito dalla *US Navy* ed assegnato con il

n°18 ai Corpi Veterinari, che fece apportare una serie di modifiche alle stive, allo scopo di adattarle al trasporto di animali. Nel novembre 1918, ormai al termine del conflitto, la nave venne caricata con 400 fra cavalli e muli, salpando quindi in direzione del porto di La Pallice in Francia; durante il viaggio subì però l'assalto di due furibonde tempeste, che causarono grandi danni ed uccisero 53 dei poveri animali. I marinai dissero che le loro grida terrorizzate non li facevano dormire e parevano continuare a riecheggiare nelle stive ben oltre l'arrivo in porto.

### Dagli USA all'Ungheria

Al ritorno negli Stati Uniti vennero così effettuati sulla nave grandi lavori di riparazione, al termine dei quali venne ceduta per breve tempo

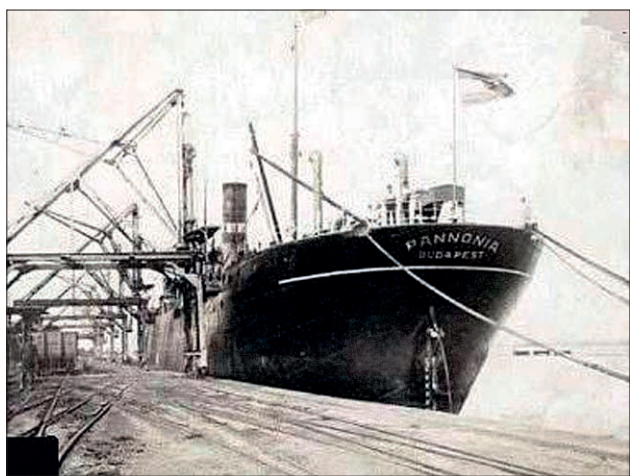
alla *American Shipping Co. Di New York*; nel 1921 fu poi nuovamente venduta alla *Oceana Sea Navigation Company* di Budapest, e rinominata *Pannonia*. Con questo nome, e sotto la bandiera del neonato stato ungherese, riprese a navigare per i mari di tutto il mondo, trasportando le merci più varie.

Nel 1927 avvenne l'ultimo passaggio di mano: ceduta alla *Société Auxiliaire des Chargeurs Français*, con sede legale a Parigi, ma sede operativa a Rouen, la splendida città francese posta nella valle della Senna e capoluogo della Normandia, prese il suo ultimo nome, *Malakoff*, dall'omonimo paese situato nella cintura parigina.

La nave venne destinata ai commerci con le colonie d'oltremare francesi, navigando così verso l'Africa Orientale e l'Oceano Indiano, la Guadalupa e la Martinica nei Caraibi, ed anche la lontana Polinesia Francese; con questi viaggi la vecchia nave si fece onore trasportando manufatti e semilavorati verso terre lontane ed importando durante il viaggio di ritorno materie prime verso la madrepatria francese.

Nel dicembre 1928 il *Malakoff* si trovava ad Anversa in Belgio, a caricare sacchi di cemento, barre di ghisa, ceramiche e piccoli macchinari da trasportare in Madagascar e nell'isola della Rèunion; sulla coperta venne anche assicurato





Infine, nel 1927, il Franconia cambiò armatore per un'ultima volta, passando sotto bandiera francese e cambiando nome in quello di *Malakoff*

il piccolo yacht privato del capitano Quemper, a cui era stato tolto l'albero e tutto ciò che poteva essere perduto durante il lungo viaggio verso l'Oceano Indiano. A bordo salirono i 35 componenti dell'equipaggio e due signore: la moglie del capitano e quella dell'ingegnere di macchina.

### Una navigazione apparentemente semplice

Il *Malakoff* percorse quindi le coste atlantiche di Francia, Spagna e Portogallo, fino a raggiungere le Colonne d'Ercole: da qui la via tracciata era quella della costa nordafricana fino al Canale di Suez.

Ma poiché ogni storia di mare che si rispetti deve avere in sé qualcosa di misterioso, a questo punto accadde l'inaspettato: la nave non seguì la rotta verso est lungo i Paesi africani, ma deviò verso nord, in direzione delle isole Baleari. Quale il motivo? Un grossolano errore di navigazione? Difficile a crederci.

Piuttosto appare probabile un cambio di rotta in direzione di Marsiglia per un carico di contrabbando, magari di armi destinate a qualche Paese lungo la rotta; oppure aveva già a bordo della merce fuori dalle liste di carico per destinatari sconosciuti. Non lo sapremo mai.

Quello che è certo è che quella notte di gennaio, il 2 gennaio 1929, il mare era in tempesta, la visibilità praticamente nulla ed il destino attendeva e reclamava il *Malakoff*.

Gabriel Pons e Juan Clar, i due guardiani del faro d'Artrutx posto all'estremità sud occidentale dell'isola di Minorca, uscirono a controllare che tutto fosse in ordine; accertatisi di questo, cercarono di scrutare il mare con i loro binocoli, ma le onde erano talmente alte da impedirne la visuale e tornarono così al riparo all'interno del faro, dopo aver fatto il proprio dovere. In quel momento il *Malakoff* passava loro davanti, senza che gli uomini di guardia sulla nave riuscissero a scorgerne la luce, sbagliando così, fatalmente, la rotta.

Il capitano dormiva nella sua cabina, quando fu svegliato improvvisamente da un tremendo scossone; vestito com'era corse nella plancia di comando per accertare i danni: la nave era ferma contro un ostacolo che per le terribili condizioni del tempo sembrava un'altra nave.

### Non era una nave

Ordinò immediatamente l'indietro tutta, ed il mercantile si staccò dallo Scoglio del Governatore che aveva incocciato, a 6 km dal faro, permettendo all'acqua di penetrare con forza nello scafo.



L'Escull des Governador (Ciutadella)

Ben presto ci si rese conto della gravità della situazione ed il capitano ordinò di mettere a mare le scialuppe e di abbandonare la nave: sulla prima vennero imbarcate le due donne oltre a 23 uomini di equipaggio, sulla seguente altri 4 uomini; il capitano ed il capo ingegnere lavoravano alacremente con i 6 marinai rimasti per liberare lo yacht fissato in coperta. Improvvisa-



Il faro di Cap d'Artrutx, presso Minorca, dove il Malakoff concluse la sua carriera incocciando l'*Escull des Governador* (Ciutadella) e affondando in breve

mente, dopo soli 7 minuti dallo schianto, il *Malakoff* scomparve sotto la superficie del mare, ed i vortici causati dall'affondamento trascinarono sott'acqua anche la prima scialuppa e le persone terrorizzate ricoverate su di essa. Il capitano Quemper ed il capo ingegnere erano rimasti a bordo ed erano affondati con la nave.

I sei uomini che erano rimasti con loro, dopo essersi tuffati nelle acque agitate, continuarono a nuotare per un'ora sopravvivendo miracolosamente, fino a trovare una scialuppa scampata alla furia delle acque; il mare li portò nelle vicinanze del faro dove, gridando aiuto, furono alla fine sentiti dai due guardiani che faticosamente li salvarono traendoli a terra.

La scialuppa rimasta con il secondo ingegnere, due fuochisti e Manqua, un marinaio malgascio, venne investita da un'onda, rovesciandosi. I quattro uomini nuotarono esausti, fino ad intravedere la salvezza: lo yacht del capitano, sopravvissuto alla tragedia.

Salirono quindi sulla barca che, priva com'era di tutto, era in balia del mare; tormentati dalla sete e dalla fame, galleggiando per 6 giorni fino ad essere visti e recuperati dal mercantile *Ville de Paris*; il marinaio malgascio, ormai impazzito per la sete e gli stenti, era però finito in mare e di lui si erano perse le tracce.

Durante l'affondamento erano così perite ventotto persone; solo nove erano fortunatamente sopravvissute. Ben presto infuriarono le polemiche sul funzionamento del faro e l'operato dei suoi addetti, ma alla fine la colpa fu data esclusivamente all'errore di navigazione dei marinai del *Malakoff*.

### La vita vince sempre

Passarono gli anni e le Baleari incominciarono a diventare una delle mete turistiche più frequentate del mediterraneo. Iniziò anche una nuova forma di turismo, quello subacqueo e sulla costa meridionale dell'isola di Minorca venne ri-

scoperto il relitto del *Malakoff*, oggi considerato il miglior relitto sommerso dell'arcipelago spagnolo.

Pur essendo molto rovinato a causa della lavorazione effettuata negli anni '50 da una società di recuperi, che alla caccia di materiali ferrosi, divelse e portò in superficie tutto quanto poteva poi essere fuso e rivenduto, ha veramente un fascino tutto particolare. Posto a 39 metri di profondità, e quindi accessibile a buona parte dei subacquei, gode normalmente della fantastica visibilità di queste acque.

Le stive cariche di sacchi di cemento ormai induritosi come pietra per l'azione dell'acqua del mare fanno partire verso la superficie i resti delle costole di metallo, ed il tutto è ricoperto da un particolare strato algale. L'impressione che suscita è emozionante, e sembra di essere di fronte ad un fantasma del passato.

Come sempre accade, la presenza del relitto ha attirato un quantitativo importante di fauna marina, che qui è venuta a vivere ed a riprodur-

si: in mezzo alle lamiere si intravedono infatti cernie, saraghi, murene e scorfani, mentre al di sopra vi è tutta una nuvola di castagnole e di sardine mentre un grosso branco di barracuda staziona verso la superficie. Non è raro trovarvi anche pesci di passo e grosse razze ormai così difficili da vedere in Mediterraneo. Come sempre accade, il mare ha preso la vita, ma l'ha donata alle specie marine che nei resti della nave sono andate a vivere e riprodursi.

Il *Malakoff* ora è entrato a far parte di un progetto di conservazione dei relitti menorchini finalizzato a 3 scopi: ecologico, per l'aumento della biomassa e della biodiversità delle specie marine; culturale, per mantenere vivo il ricordo dei naufragi avvenuti lungo le coste dell'isola; economico, per i proventi derivanti da un nuovo turismo, quello subacqueo.

Una tragedia dimenticata potrà così essere ricordata e rivissuta da coloro che continueranno, così su per ogni relitto, a fare immersioni nella Storia. ■



Non fu, però, una "morte" totale: il mare, che tanto prende e tanto dà, a decenni di distanza ha trasformato il rottame in un micro universo dove, per la gioia dei subacquei, flora e fauna, come la bella murena nella foto di destra, hanno preso il sopravvento

# Il Castello Aragonese di Taranto

di Francesco Ricci



*Riceviamo e volentieri pubblichiamo questo articolo in cui viene descritto un monumento che attraverso i secoli ha fatto anche la storia marinara di Taranto, si trova a breve distanza dalla locale Sezione LNI ed è sicuramente nostro vanto che proprio la Marina Militare ne abbia curato il recupero e la valorizzazione. È visitabile gratuitamente con guida. Le visite possono essere prenotate telefonando all'ufficio Visite del Castello (tel. 0997 753438). (n.d.R.)*

*Uno dei più grandi capolavori dell'architettura militare italiana del Rinascimento è stato restaurato con cura e amore dalla Marina Militare*

**I**l Castello Aragonese di Taranto racchiude al suo interno testimonianze relative a tremila anni di storia. Nell'ultimo ventennio la Marina Militare, custode del monumento da quasi 150 anni, ne ha intrapreso la valorizzazione attraverso tre attività

essenziali: restauro, ricerca archeologica e apertura al pubblico.

## Restauro

Venti anni fa è stato restaurato il fronte di levante del Castello, inclusi i torrioni di San Lorenzo e di San Cristoforo utilizzando fondi della Difesa e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali (MIBACT). A partire dal 2003 è stato invece iniziato il restauro degli ambienti interni e della piazza d'armi del Castello impiegando per l'opera personale militare e civile della Marina coordinato e diretto dal Curatore del Castello, ammiraglio Francesco Ricci, in stretta cooperazione con la locale Soprintendenza nella persona dell'architetto Augusto Ressa.



Il castello aragonese di Taranto, un vero capolavoro dell'architettura militare italiana del Rinascimento; in apertura, il gonfalone della città pugliese



Il maschio del Castello dopo il recente restauro che ne ha dimostrato la costruzione nel periodo svevo-angioino, o forse addirittura normanno con successive modifiche nel XVI e XVII secolo

Il restauro è consistito essenzialmente nella rimozione da pareti, volte e piani di calpestio dei moderni strati di intonaco e di cemento fortemente ammalorati ed incongrui con la fortificazione, nonché di tutte le superfetazioni frutto della destinazione del Castello a carcere e caserma negli ultimi 2 secoli. Complessivamente sono stati trattati quasi 9.000 m<sup>2</sup> di superficie restituendo ad oltre il 70% dell'antica fortificazione l'originaria configurazione rinascimentale. In tal modo sono divenuti visibili e comprensibili la funzionalità e la razionalità dell'impianto difensivo e offensivo del Castello, basato sull'applicazione della matematica e della geometria al progetto in modo da conseguire due obiettivi: 1) nascondere il Castello all'artiglieria nemica, utilizzando come schermo protettivo il fossato la cui controscarpa mascherava quasi due terzi dell'alzato della fortificazione; 2) massimizzare l'efficacia dell'artiglieria del Castello la cui pianta consentiva di avere postazioni per armi da fuoco in grado di coprire con tiro radente, incrociato e di fiancheggiamento

l'intera area di mare e di terra circostante l'antica fortificazione.

Il restauro ha inoltre permesso di constatare che il Castello Aragonese è conforme, per ciò che concerne dimensioni delle principali strutture difensive, regole applicate al progetto, aspetti formali e cronologici della costruzione, all'opera e alla presenza in Puglia dell'architetto senese Francesco di Giorgio rendendone così più certa l'attribuzione. Altro risultato del restauro è stata la rilevazione del banco di roccia sopra cui e intorno a cui è stato edificato il Castello.

### Ricerca archeologica

La ricerca archeologica, iniziata nel 2003-04 con la rimozione della terra utilizzata dagli Spagnoli per riempire (e rendere così più solida la costruzione) camminamenti intramurali, pozzi e casamatte, è stata successivamente proseguita



Il camminamento di San Lorenzo dopo la riapertura, dopo lo svuotamento della terra di riempimento del XVI secolo e il restauro, mostra l'aspetto originario del paramento murario del torrione, caratterizzato da bicromatismo bianco e rosa

lungo il perimetro del banco di roccia scoperto durante il restauro, in particolare sul fronte nord e sullo spigolo sud-est, in prossimità del torrione di San Cristoforo. Lo scavo, coordinato dal Curatore del Castello ed eseguito da un team di militari diretto dall'archeologo del Castello, dottor Federico Giletti, sotto la direzione scientifica della locale Soprintendenza, in particolare della dottoressa Antonietta Dell'Aglio, ha portato alla scoperta di resti delle precedenti fortificazioni greche, romane, bizantine e svevo-angioine.

Più specificatamente lungo il fronte nord del banco di roccia il dottor Giletti ha individuato l'accesso all'acropoli ellenistica e la relativa struttura difensiva ampliando la conoscenza della topografia della Taranto greco-romana; nello spigolo sud-est del banco, lo scavo ha invece portato alla luce una situazione molto complessa, caratterizzata da una serie di ambienti, relativi ad un arco temporale di oltre 1500 anni facenti parte tra il X e il XII secolo della chiesa bizantina dei Quaranta martiri di Sebaste, uti-

lizzati dai Normanni per fini domestici e infine interrati dagli Angioini a fine XIII secolo. I numerosi reperti rinvenuti, di oltre i più significativi sono esposti in vetrine collocate in prossimità del sito del ritrovamento, presentano elevato interesse storico-documentario in quanto appaiono spesso coerenti con eventi, personaggi, documenti, usi e costumi del passato.

### Apertura al pubblico

Il Castello è aperto alle visite guidate gratuite tutti i giorni dell'anno dalle 09.30 del mattino sino alle 03.00 di notte. Le guide sono militari addestrati all'assolvimento dell'incarico da parte del Curatore del Castello.

Dall'apertura al pubblico nel marzo 2005 il Castello ha avuto oltre un milione di visitatori di cui 138.857 nel 2019. Le visite possono essere prenotate telefonando all'ufficio Visite del Castello (tel. 0997753438).

In conclusione, possiamo dire che la valorizzazione del Castello ha portato alla luce l'elevata qualità estetica e il grandissimo interesse sto-



Il castello aragonese e un disegno di rocca esagona del Codice Magliabechiano di Francesco di Giorgio. Sono evidenti le somiglianze tra il fronte sud del castello e il disegno martiniano

diciassettesima puntata:

# La guerra italo-turca

La guerra italo-turca ebbe inizio il 29 settembre 1911.



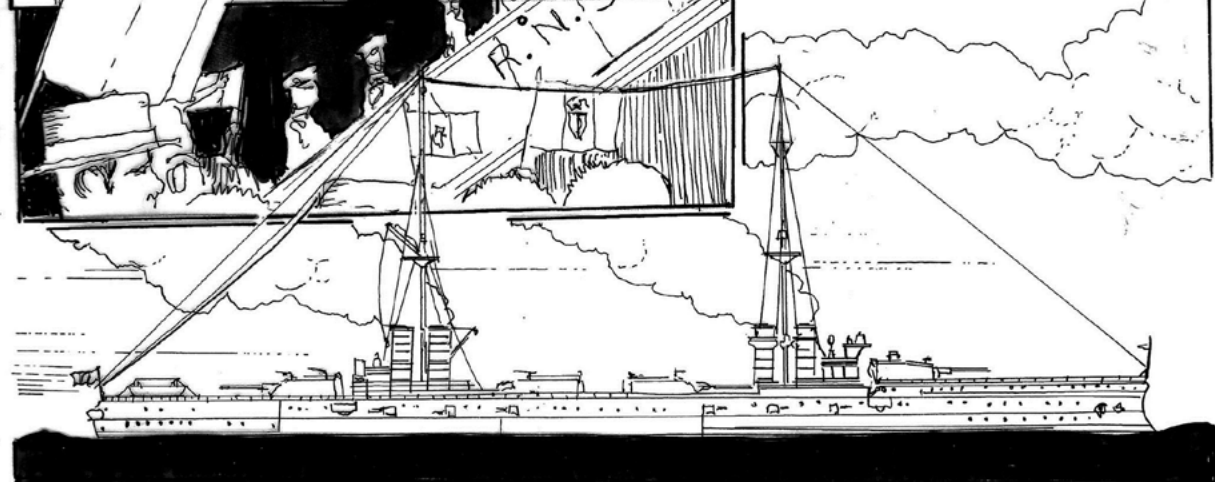
Tripoli bel suoi d'amore!



pronti per andare in stampa!

L'opinione pubblica appoggiò appieno le operazioni belliche.\*

Con l'apertura del canale di Suez nel 1869, il Mediterraneo riacquisì un ruolo fondamentale grazie alle nuove rotte che collegavano l'Europa all'Estremo Oriente. L'Italia volle approfittare di questa opportunità.

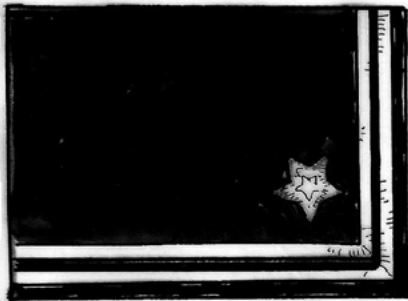
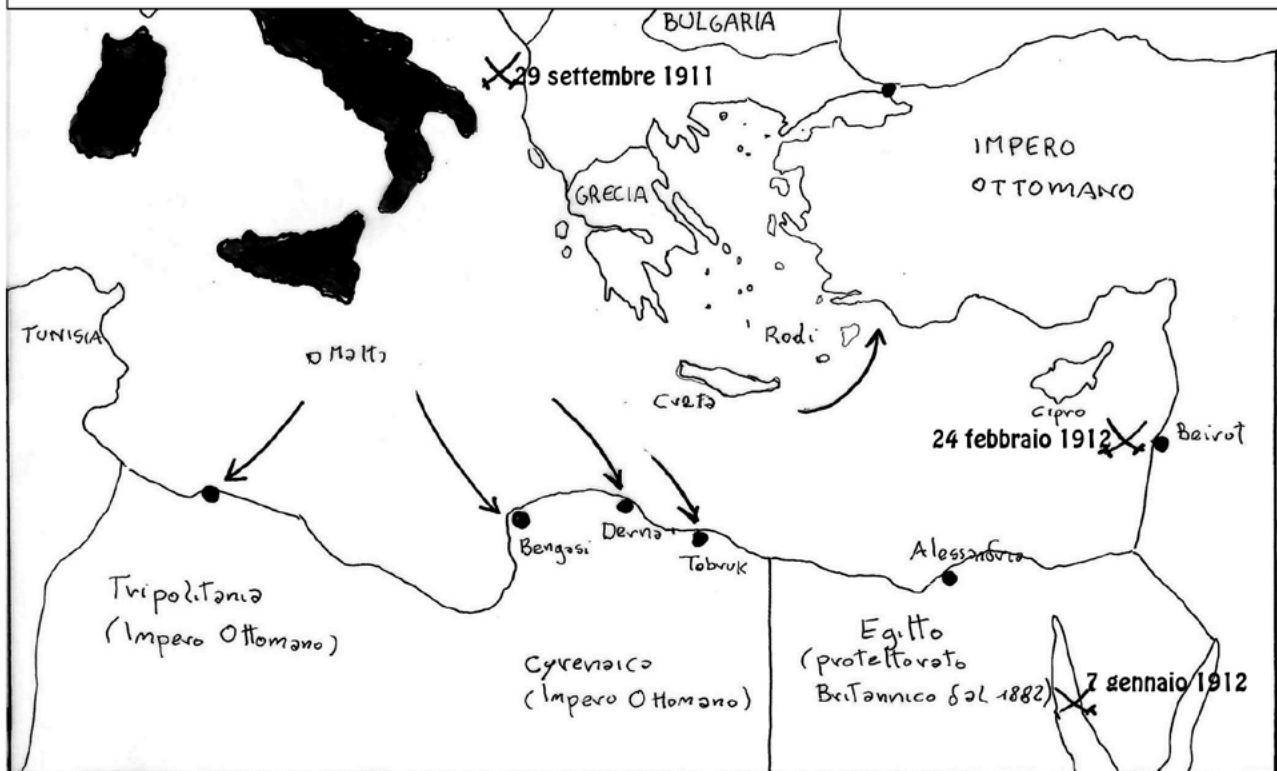


Il 28 settembre l'ambasciatore italiano a Istanbul consegnò alla Sublime Porta l'ultimatum, che imponeva al governo ottomano di non ostacolare la penetrazione italiana in Tripolitania e Cirenaica (provincie nord africane dell'Impero turco).

Testi e disegni di Marco Treccani - Consulenza di Mino Milani

\*La guerra fu appoggiata dalle maggiori testate giornalistiche (che inviarono molti giornalisti al seguito della missione) e da grandi "penne" come G. Pascoli

Per le operazioni in Libia il Regio Esercito mobilitò un Corpo d'Armata Speciale agli ordini del generale Carlo Caneva, costituito allo scopo e formato dalla 1<sup>a</sup> e dalla 2<sup>a</sup> Divisione per un totale di 34 000 uomini. La Regia Marina contribuì alle operazioni anche con un Corpo di occupazione formato dalle compagnie da sbarco, che furono le prime ad attaccare Tripoli. Altri battaglioni da sbarco vennero successivamente organizzati nel corso della campagna.



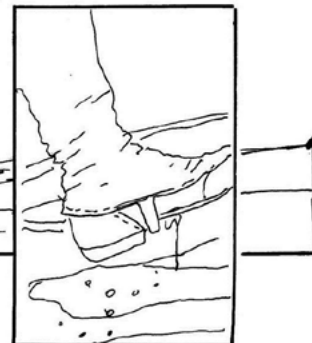
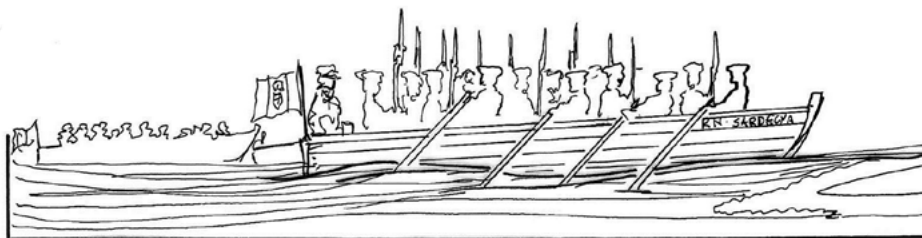
Il 29 settembre il viceammiraglio Aubry ricevette dal Ministero ...



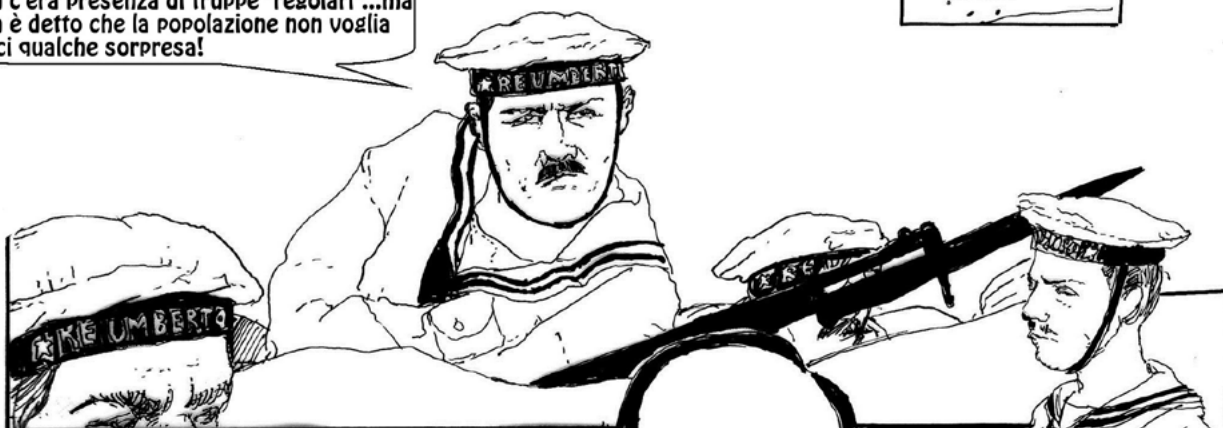
...l'ordine di presentarsi davanti a Tripoli, per intimare la resa alla piazza minacciandone il bombardamento; in questo caso Aubry doveva concentrarsi sulle fortificazioni cercando di non colpire la città. Dopo quattro giorni di trattative con le autorità civili della città, alle 15:30 del 3 ottobre, iniziò il bombardamento: dopo cinque ore di cannoneggiamento le difese apparivano seriamente indebolite. Il 4 ottobre venne fatta sbarcare una pattuglia; questa verificò l'evacuazione del forte Hamidiye e in seguito venne informata dal console tedesco Tilsner che le truppe turche avevano abbandonato la città, ed invitò gli italiani ad occuparla per prevenire episodi di sciacallaggio. Il 5 ottobre il primo contingente di marinai sbarcava a Tripoli.



Si impiegò la forza da sbarco della Regia Marina al comando del Capitano di Vascello Umberto Cagni, organizzata su due reggimenti da tre battaglioni ciascuno, una forza di 1600 uomini fornita dalle R.N. Sardegna, Re Umberto, Sicilia, Emanuele Filiberto, Carlo Alberto, Benedetto Brin, Varese, Giuseppe Garibaldi, Francesco Ferrucci....

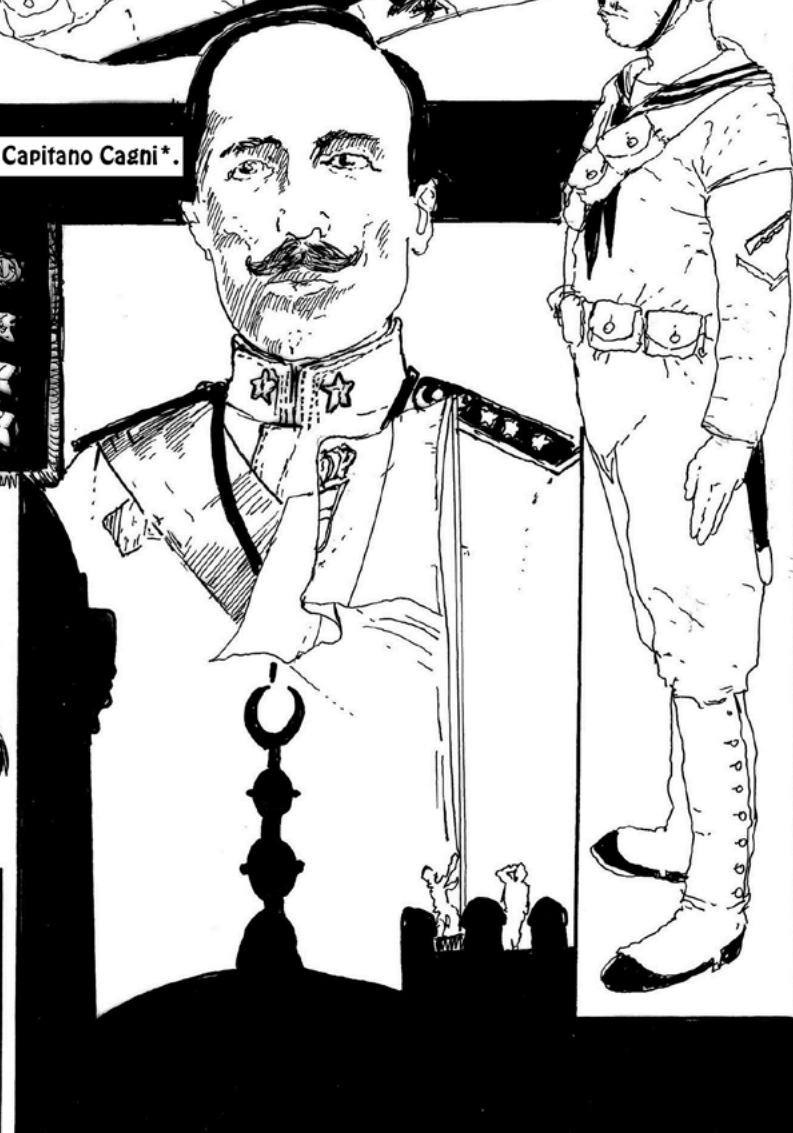


Attenti! Il console tedesco ha detto che non c'era presenza di truppe "regolari"...ma non è detto che la popolazione non voglia farci qualche sorpresa!



La città venne tenuta grazie all'astuzia del Capitano Cagni\*.

marinai facciamo quanto più chiasso possibile!

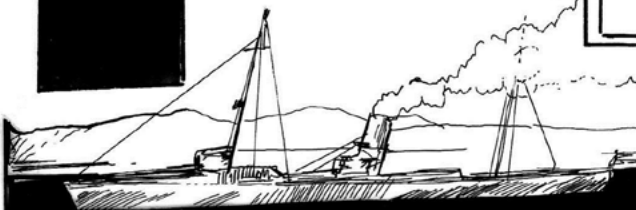


\* Grazie al capitano di vascello Cagni non si verificò alcun contrattacco. egli riuscì a dare l'impressione che la forza sbarcata fosse molto più numerosa di quanto era in realtà, costringendo le truppe a marciare continuamente da una parte all'altra della città. La notte fra il 9 e il 10 ottobre l'esercito turco attaccò Tripoli ma l'impresa dei marinai era stata portata a termine, da lì a poche ore sarebbe sbarcato il grosso delle truppe italiane.

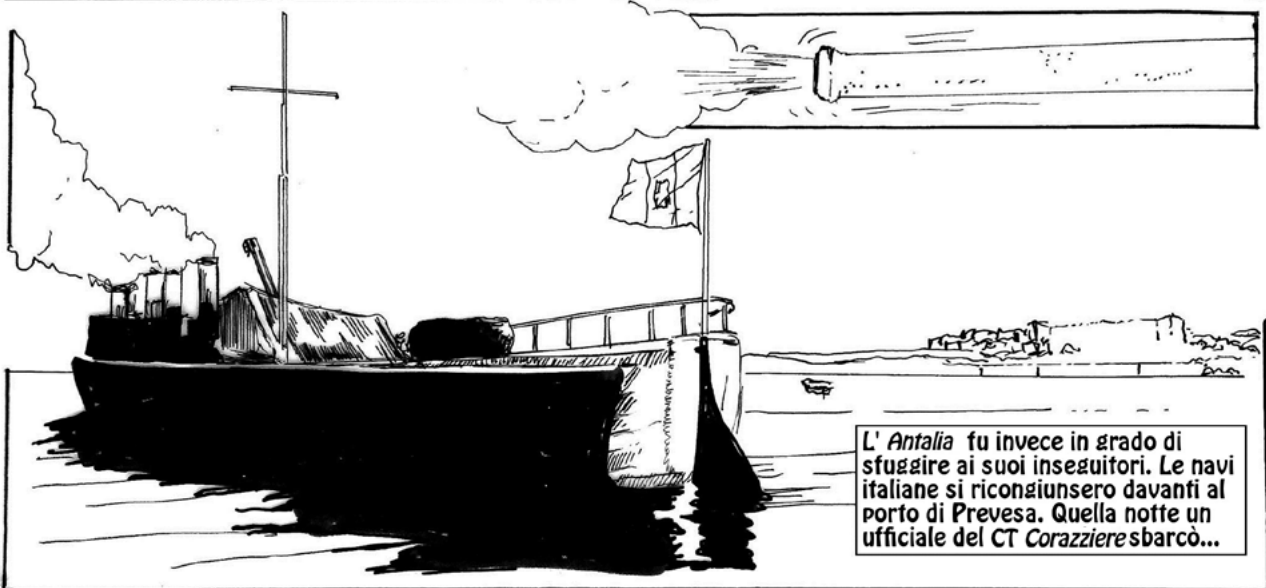
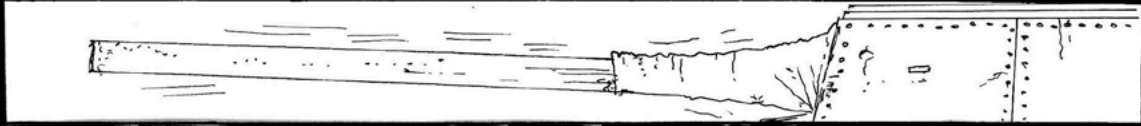
Il conflitto si espanse dalla Tripolitania e Cirenaica al mar Egeo. Il 29 settembre, subito dopo l'inizio della guerra, la flotta italiana nel mar Ionio iniziò la caccia alle navi da guerra turche. alle 16:00, cinque cacciatorpediniere italiani, sotto il comando del principe Luigi Amedeo, avvistarono due torpediniere nemiche nelle acque tra Corfù e Prevesa.



Le navi turche hanno aperto il fuoco e fuggono! Inseguiamole.



La torpediniera turca Tokat si diresse a nord inseguita da tre cacciatorpediniere, mentre l'Antalia si diresse a sud, inseguita dalle restanti due navi italiane. Dopo alcuni scambi di colpi il Tokat si arenò nei pressi di Nicopoli d'Epiro.

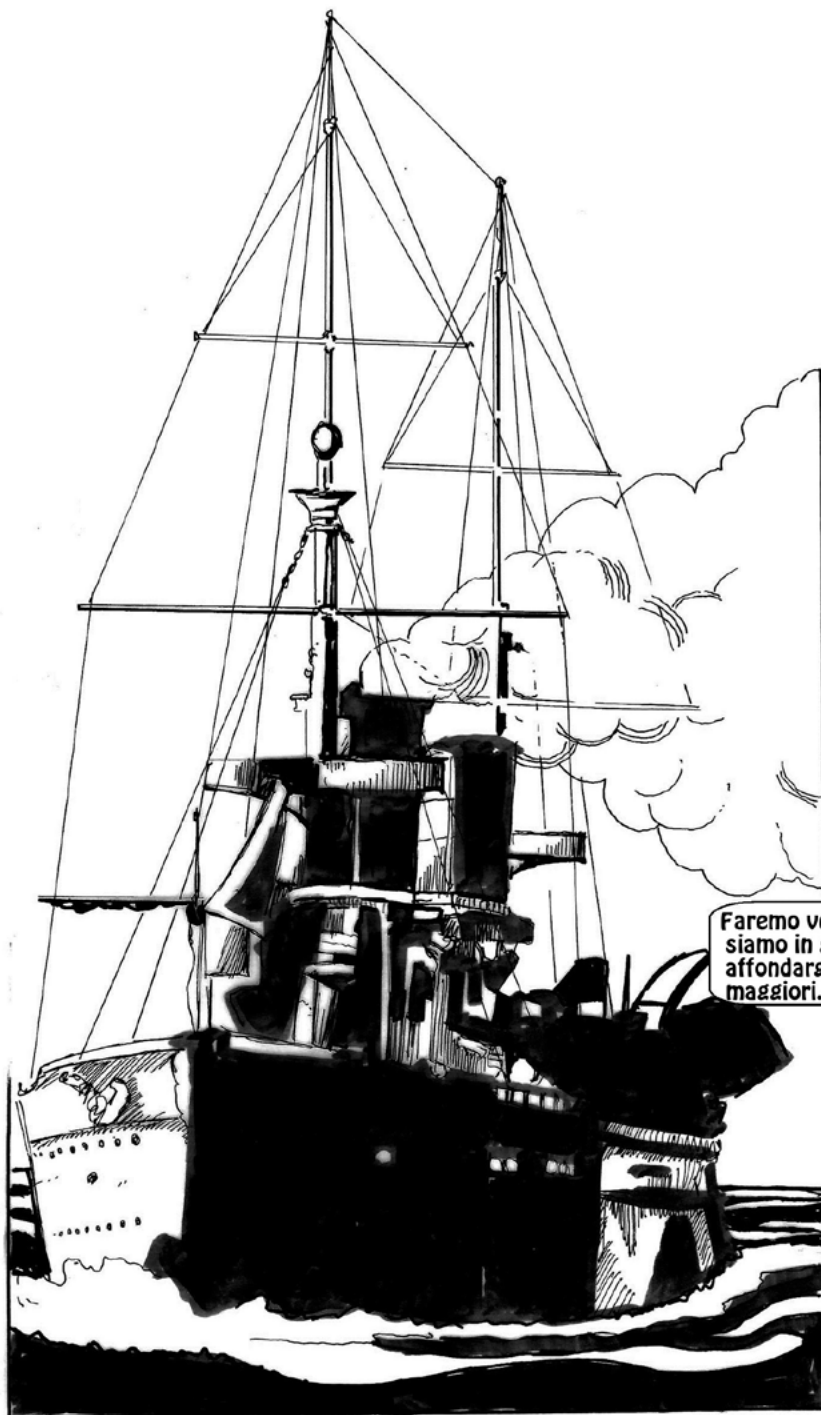


L'Antalia fu invece in grado di sfuggire ai suoi inseguitori. Le navi italiane si ricongiunsero davanti al porto di Prevesa. Quella notte un ufficiale del CT Corazziere sbarcò...

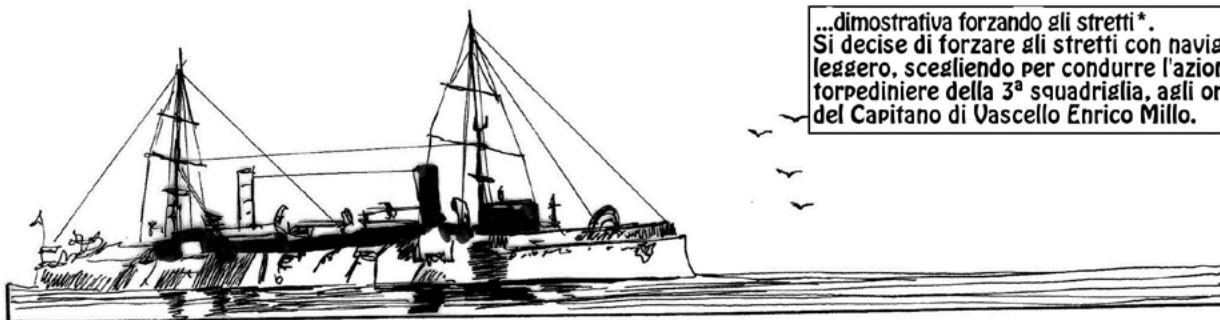


...in segreto per spiare le difese turche prima dell'affacco previsto per la mattina seguente.

Le truppe ottomane nel castello furono completamente colte di sorpresa dall'attacco. dopo poche ore di scontro venne conquistata la piazzaforte di Prevesa. Una delle maggiori imprese della Regia Marina fu il raid della notte tra il 18 ed il 19 luglio 1912. La guerra stava terminando e le trattative di pace si trascinavano...quindi la Regia Marina decise un'azione...



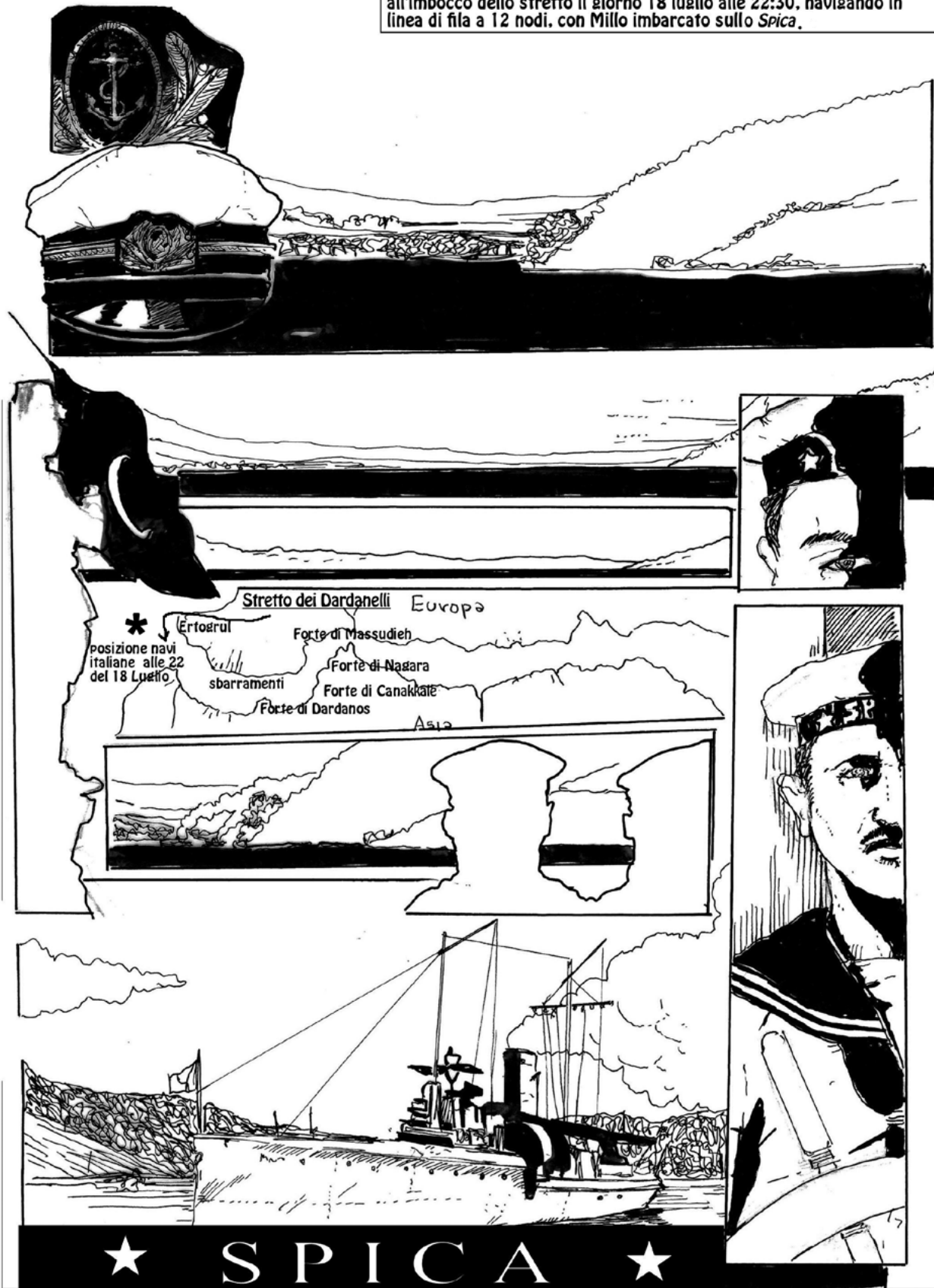
Faremo vedere che siamo in grado di affondargli le navi maggiori...



...dimostrativa forzando gli stretti\*. Si decise di forzare gli stretti con naviglio leggero, scegliendo per condurre l'azione le torpediniere della 3ª squadriglia, agli ordini del Capitano di Vascello Enrico Millo.

\* questa azione, sia che avesse portato al siluramento delle navi maggiori turche sia che si fosse risolta in una semplice azione dimostrativa, avrebbe avuto comunque conseguenze sul piano politico.

L'appoggio indiretto (tenendosi comunque fuori dalle acque dello stretto) sarebbe stato fornito dall'incrociatore *Vettor Pisani* e dai cacciatorpediniere *Borea* e *Nembo*. Le torpediniere si portarono all'imbocco dello stretto il giorno 18 luglio alle 22:30, navigando in linea di fila a 12 nodi, con Millo imbarcato sullo *Spica*.

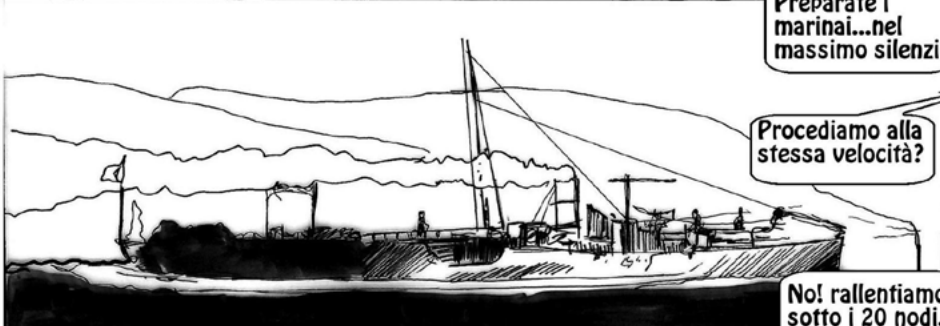


La 3ª squadriglia, formata dalle torpediniere *Spica*, *Centauro*, *Perseo*, *Astore*, *Climene* non ebbe problemi sino alle 00:40 del 19 luglio; le navi manovrarono prima a 20 e successivamente a 23 nodi, ed arrivarono in vista della baia di Canakkale dove si trovava la flotta turca. Le torpediniere italiane erano pronte ad affondare le migliori navi turche, che da mesi eludevano gli scontri con la Regia Marina. Il Capitano di Vascello Millo era già pronto ad assestare alla Marina turca un colpo più pesante della battaglia di Kunfida\*, perchè attaccare delle navi turche nei Dardanelli significava poter raggiungere Istanbul... la capitale ed cuore dell'Impero turco.

\*Il 7 gennaio 1912 una flottiglia della Regia Marina italiana composta dall'ariete torpediniere *Piemonte* e due cacciatorpediniere (*Garibaldino* e *Artigliere*, classe "Soldati") affrontò sette cannoniere, *Ajutah*, *Ordon*, *Costamuni*, *Refakie*, *Moka*, *Bafra*, *Quenkeche*. L'azione valse al comandante della squadra, capitano di vascello Osvaldo Paladini, le onorificenze di Ufficiale della Corona e di Cavaliere dell'Ordine di Savoia.

Il contrammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, comandante della squadra dell'Egeo, sperava in un esito vittorioso del raid: i piani che aveva esposto il capitano di vascello Enrico Millo erano chiari...o l'affondamento del naviglio turco o un'azione dimostrativa... una sola torpediniere affondata sarebbe stato un fallimento per la missione. I cuori dei marinai all'interno delle torpediniere d'alto mare erano pronti, le navi erano penetrate per 15 miglia all'interno dei Dardanelli.

# ★ CLIMENE ★



Sul *Climene* e sul *Perseo*, due torpediniere...

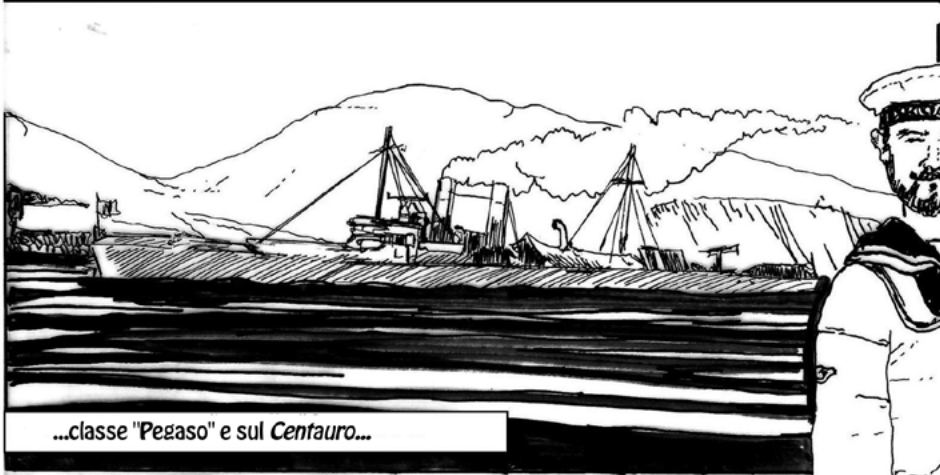
Preparate i marinai...nel massimo silenzio

Procediamo alla stessa velocità?

No! rallentiamo sotto i 20 nodi...



# ★ PERSEO ★



...classe "Pegaso" e sul *Centauro*...

# ★ CENTAURO ★



...la velocità venne mantenuta molto elevata\*...



per raggiungere la torpediniere *Spica* che avanzava in testa alla fila e la torpediniere *Astore*...

\*La velocità massima delle torpediniere sia classe "Pegaso" serie Pegaso (*Climene* e *Perseo*) che classe "Pegaso" serie Cigno (*Centauro*) non superava i 25 nodi.

Poco prima del 1:00 il proiettore di Capo Helles, sulla costa europea, inquadrò la torpediniera *Astore*, iniziando il cannoneggiamento e dando l'allarme. annullato l'effetto sorpresa le navi italiane rischiarono di trovarsi contro il grosso della flotta turca. Le torpediniere riuscirono ad eludere i tiri dell'artiglieria turca: lo *Spica* venne bloccato presso Kilit Bar da un cavo di acciaio che gli danneggiò le eliche. L' *Astore* venne colpito da un 57 mm nelle sovrastrutture da due colpi di piccolo calibro nello scafo, il *Perseo* venne colpito da una decina di colpi da 25 mm in coperta e nello scafo.

# ★ ASTORE ★



invertiamo la rotta! Abbiamo fatto quanto...

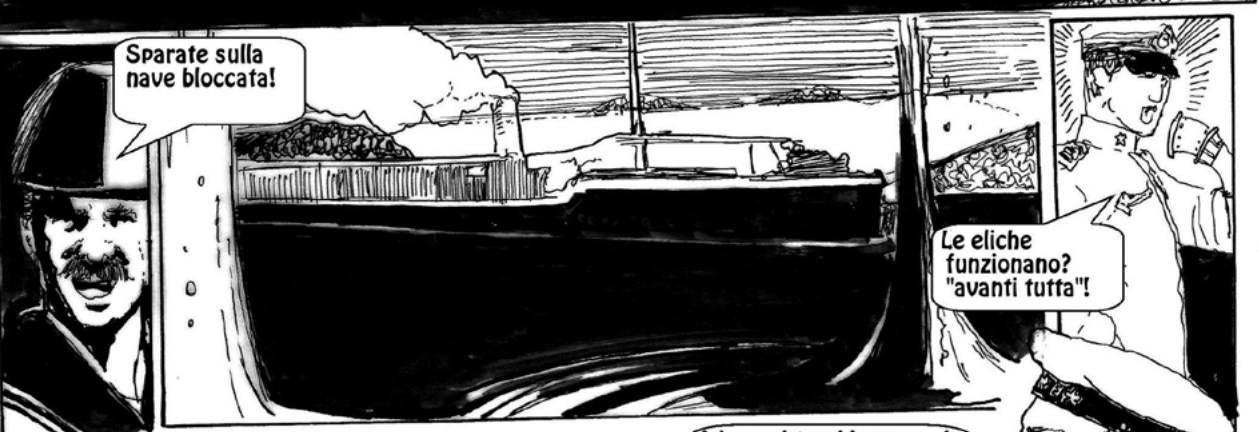
...presto sarebbero arrivate decine di navi turche...

Le navi italiane invertirono la rotta con ordine e seguendo i piani per il rientro.



...richiesto: restare sarebbe una follia!

Quando il comandante Millo stava per dare l'ordine di abbandonare la nave, lo *Spica* riuscì a disincagliarsi.

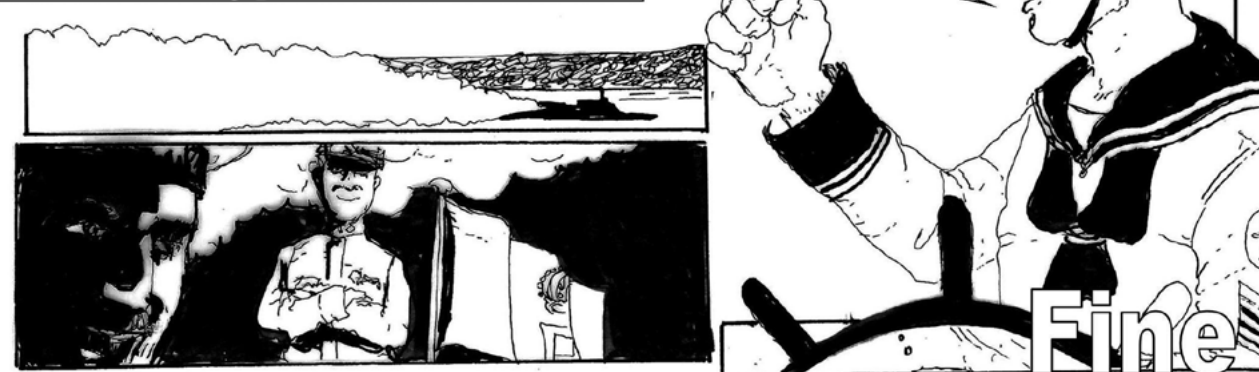


Sparate sulla nave bloccata!

Le eliche funzionano? "avanti tutta"!

Dopo aver percorso a ritroso le 15 miglia dello stretto, le torpediniere superarono anche l'imbocco sotto il fuoco dei forti...superati i quali si ricongiunsero con le navi di appoggio, senza aver subito altri danni.

Adesso i turchi sanno che possiamo entrare quando vogliamo nei loro porti!





Due ambienti relativi ad un arco temporale di oltre 1.500 anni portati alla luce dallo scavo archeologico sotto l'androne di accesso al torrione di San Cristoforo, facenti parte della chiesa bizantina dei Quaranta Martiri di Sebaste

rico, archeologico ed architettonico dell'antica fortificazione.  
Tale opera di valorizzazione da parte della Marina Militare Italiana trova la propria ragione d'es-

sere nel fatto che difendere la cultura italiana, di cui il Castello è luminoso esempio, significa difendere l'Italia e la difesa dell'Italia è proprio la missione fondamentale della nostra Marina. ■

# “Uno di noi”

## Una vita al servizio del mare 1<sup>o</sup> parte

di Paolo Bembo



**D**i solito si commemora chi non c'è più. Fortunatamente per lui, che giustamente, nel leggere queste note, starà facendo scongiuri marinai a tutti noti, e anche per noi, l'ammiraglio Giovanni Iannucci è sempre fra noi e quanto mai attivo nel mondo del mare.

Ricordo ancora quando ci conoscemmo, in barca, entrambi molto più giovani, all'ormeggio alla sezione velica della Marina, a La Spezia. Ci fu subito intesa e scoperta di affinità intellettuale, tant'è che pochi mesi dopo, quando sposai mia moglie Adriana, che aveva anch'ella conosciuto la coppia Iannucci in quell'occasione, ricevem-



L'ammiraglio Giovanni Iannucci con l'ammiraglio Rizzo di Grado e Premuda e il comandante Pacifici. In apertura, l'ammiraglio Iannucci

mo, come anomalo regalo di nozze, una splendido coltello da vela. Era perfettamente in linea con lo spirito di chi lo inviava e di chi lo riceveva: diceva moltissimo!

La Rivista desidera che venga ora ripercorso il suo iter di vita marinara, soprattutto per raccontare ai giovani di una bella persona che dimostrando fedeltà alla Lega Navale ed ai suoi ideali, ha sempre operato, dentro e fuori dell'Associazione, per il progresso e la sempre maggiore diffusione della cultura del mare, soprattutto fra le generazioni più giovani.

Fra l'altro, il resoconto di questa eccezionale navigazione attraverso i mari non sempre tranquilli della Lega, sono certo che fornirà a Delegati, Presidenti e semplici Soci quello che gli anglosassoni definiscono “*food for thought*” ovvero elementi di meditazione circa la natura profonda dell'associazione, i suoi valori, e che senso abbia l'appartenervi per ognuno di noi.

Classe 1933, dopo la maturità classica entra in Accademia Navale da cui esce, nel 1955, come Guardiamarina. Frequentato il corso di pilotaggio per aerei negli Stati Uniti, in Italia è pilota di velivoli antisom S2F e Atlantic. Oltre ai vari incarichi ricoperti a terra e presso i reparti di volo, fra i vari imbarchi ricordiamo quello da “secondo” del caccia *Artigliere* e quello di comandante dei dragamine *Betulla* ed *Acacia*, della corvetta *Alcione* e della fregata *Castore*.

Ma soprattutto, piace ricordare i comandi della navi scuola a vela *Corsaro II*, *Stella Polare* e *Americo Vespucci*. Si perché fra gli ufficiali di Marina, lui è forse quello che ha percorso il più elevato



numero di miglia a vela! Contrammiraglio nel 1983, ha frequentato il Centro Alti Studi della Difesa, ha comandato la IV divisione navale ed il Centro Addestramento Aeronavale della Marina, è stato capo divisione presso il Comando delle Forze Navali NATO in Mediterraneo e Comandante Militare Marittimo Autonomo in Sicilia. Nel 1992, ha concluso il suo servizio attivo con il grado di Ammiraglio di Squadra.

Da allora si è dedicato, esclusivamente a titolo volontario, a varie attività connesse con il mare e in particolare con la vela. Per molti anni membro di vari comitati dell'*International Sailing Federation*, della Federazione Italiana Vela ed è *congressman* dell'*Offshore Racing Congress* per cinque mandati, essendo eletto, al termine del suo quinto mandato, primo italiano, nel *Committee of Honour* del *Congress*. È stato collaboratore della *Sail Training Association* Italia e, per dodici anni, Delegato Regionale per la Sicilia della Lega Navale Italiana, della quale è stato in seguito nominato Socio Benemerito per il complesso dell'attività svolta a favore dell'Associazione.

Nel ruolo di Ufficiale di Regata, ha presieduto e fatto parte di numerosi Comitati di Regata, delle Proteste e di Giurie Nazionali ed Internazionali.

La pratica della vela, iniziata a tredici anni, si è svolta inizialmente su imbarcazioni dello Sport Velico della Marina Militare quali la Star, il Dinghy 12p. S.I., lo Snipe, ed il 5.5 m S.I. Nel periodo dell'Accademia Navale, ha fatto parte della squadra di vela ed ha partecipato, al timone di una Star, alla Settimana Velica Internazionale di Genova dal 1952 al 1955.

Nel 1956, ha fatto parte dell'equipaggio di *Arctica II* nella regata Torbay-Lisbona, vinta nella classe, e da allora si è dedicato prevalentemente alla vela d'altura, partecipando a numerose regate oceaniche quali la Buenos Aires – Rio de Janeiro sul *Mait II*, la Transatlantica, la Transpacific, l'Annapolis-Newport, il Fastnet e la Channel Race sul *Corsaro II*, la La Coruña-Portsmouth sulla *Stella Polare* e, in Mediterraneo, a numerose edizioni della Middle Sea Race, della Giraglia, della Tre Golfi, vinta due volte consecutive nel 1987 e '88, e di molte altre regate su varie imbarcazioni.

Nel 1969, ha fatto parte della prima squadra ita-

liana all'*Admiral's Cup* su *La Meloria* di Gianni e Mary Pera e, per l'ottimo piazzamento conseguito dalla squadra, ha ottenuto il Distintivo d'Argento della Federazione Italiana Vela. Ha inoltre praticato la vela, per diporto, con le sue quattro imbarcazioni da crociera che si sono succedute in più di trent'anni.

Per il successo delle iniziative intraprese per la rinascita e la promozione dello sport della vela su derive e imbarcazioni d'altura nella Sicilia nord orientale, nel 2004, è stato insignito dal CONI della Stella di Bronzo al Merito Sportivo e, per il complesso dell'attività da regatante, organizzatore e promotore, svolta dal 1990 al 2015, gli è stato conferito il Premio Micky Guccione dalla VII Zona (Sicilia) della FIV. Dal 2010, parte delle sue avventure sono state portate a conoscenza del grande pubblico dalle pagine del notiziario del Centro Studi di Tradizioni Nautiche.

Un ulteriore ricordo personale che può contribuire a meglio inquadrare la figura di Giovanni Iannucci quale marinaio: ero in comando di nave *Magnaghi*, intento ad effettuare rilievi anche fra le Egadi e mi imbattei nel fanalista di Maretimo, una persona che univa alle caratteristiche dell'artista quelle del marinaio, sempre attento al funzionamento del faro dell'isola; quando seppe che conoscevo l'ammiraglio comandante della Sicilia, volle esprimere il suo parere su di lui come marinaio e se ne uscì con un'espressione splendida che tradotta dal dialetto locale suonava più o meno così: "*L'Ammiraglio Iannucci... quello tiene le cozze sulla schiena...!*"

Mi sembra utile riportare i pensieri dell'ammiraglio Iannucci relativi al suo periodo quale Delegato Regionale L.N.I. Non si tratta solo di note autobiografiche ma soprattutto delle considerazioni che le accompagnano e che oltre a testimoniare del suo impegno al servizio dell'Associazione e della sua statura morale, possono costituire un'utile indicazione di quello che deve essere lo spirito di servizio in un socio LNI e a maggior ragione in chi, nell'ambito di questa associazione, assurge ad incarichi dirigenziali. Passo quindi la parola a Giovanni Iannucci: "*Verso la fine di giugno del 1995 ricevetti una telefonata dalla Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana. Era il mio amico Aldo Vaglio, Segretario Generale (la posizione sarebbe divenuta solo più*



Nel 1956 il futuro ammiraglio Iannucci entra a far parte dell'equipaggio di Artica II, nella regata Torbay – Lisbona, in una storica foto con la sua "gente"

avanti quella di Direttore Generale. Nd.r.), che mi passò il Presidente, l'Ammiraglio Giasone Piccioni, preannunciandomi che mi avrebbe proposto la nomina a Delegato Regionale della LNI per la Sicilia. Il Presidente fu molto cordiale e si profuse in elogi nei miei riguardi, poi mi disse che il delegato in carica aveva deciso di dimettersi e mi propose di assumere l'incarico. Risposi che ero onorato per la fiducia che riponeva in me, ma che desideravo approfondire tutte le implicazioni connesse e chiesi un paio di giorni per dargli una risposta ponderata. Conclusi informandolo che i numerosi impegni già presi per l'estate non mi avrebbero consentito di dedicarmi al mio compito quanto ritenevo sarebbe stato necessario,

soprattutto nel periodo iniziale, nel quale avrei avuto tante cose da apprendere. Fu deciso quindi che l'assunzione dell'incarico sarebbe stata rinviata all'autunno. Seguì un primo contatto con Vaglio, per conoscere meglio quali sarebbero state, in pratica, le mie funzioni e quanto del tempo a disposizione – non molto per il mio coinvolgimento in vari settori della vela – avrei dovuto dedicare alla LNI. Conclusi chiedendogli di spedirmi Statuto e Regolamento per poter informarmi meglio su principi e procedure, sui quali sapevo poco o niente, non essendo mai stato socio della LNI e non avendo avuto nessun contatto, se non per regate, organizzate dalla Sezione di Napoli, alle quali avevo partecipato parecchi anni prima.

Telefonai poi al mio amico Piero Cudia, che avrei dovuto sostituire nell'incarico. Lo avevo conosciuto qualche anno prima, eravamo diventati buoni amici ed avevo apprezzato molto la sua iniziativa di una scuola vela per i giovani a pochi chilometri da Marsala, alle "Saline Ettore e Infersa", nella laguna dello Stagnone, davanti all'isola di Mothia.

Volevo essere sicuro che si fosse dimesso di sua spontanea volontà e ne ebbi la conferma, ma appresi

che la sua decisione era motivata dall'atteggiamento critico della Presidenza Nazionale nei riguardi della sua scuola vela e dal supporto finanziario da essa negato alla sua iniziativa, almeno nella misura necessaria. Dopo aver chiarito con Vaglio che, sebbene il mio incarico fosse assolutamente volontario e non comportasse alcuna remunerazione – avevo deciso che, una volta in pensione, non avrei più lavorato per nessuno e, fino ad oggi, ho mantenuto l'impegno preso con me stesso – desideravo che tutte le spese connesse mi fossero rimborsate. Assicuratomi di questo particolare non trascurabile, diedi conferma al Presidente Nazionale e fu stabilita nel 1° ottobre la



Nave Amerigo Vespucci, uno dei tanti prestigiosi comandi ricoperti dall'ammiraglio, esce da Taranto. In una vecchia immagine del dopoguerra

*data di assunzione dell'incarico. Il 14 luglio partirono tre lettere della Presidenza Nazionale.*

*La prima era indirizzata a me, per formalizzare la nomina, la seconda alle sezioni e alle delegazioni della Sicilia, per metterle al corrente del prossimo cambio del Delegato Regionale. La terza lettera era indirizzata alle autorità militari ed amministrative regionali per informarle della nomina e raccomandare il loro supporto nello svolgimento delle attività istituzionali della LNI nella regione. L'esperienza acquisita negli anni che seguirono avrebbe dimostrato che il supporto delle autorità civili fu quasi del tutto inesistente.*

*La mia prima "fatica" fu rispondere a tutte le lettere di congratulazioni che mi giunsero da molti presidenti di sezioni e delegazioni della Sicilia e da varie autorità civili e militari regionali. Mancava poco a che mia sorella Francesca mi mandasse dagli Stati Uniti il mio primo computer, un lap-top Sony che tuttavia non risolse il problema con le strutture della LNI, quasi nessuna ancora collegata on-line. Ci vollero ancora anni perché lo fossero tutte! Mi servivo della mia macchina da scrivere. Una volta andati a capo, non si poteva tornare indietro. Per questo motivo, preferii scrivere molte lettere a penna, stilografica naturalmente.*

*Poco prima che assumessi l'incarico, ricevetti un appunto dal vice Presidente Nazionale, ammiraglio Sil-*

*verio Titta, di due corsi dell'Accademia dopo il mio e caro, stimato amico. In esso era riportata una breve sintesi della situazione attuale e delle prospettive future di ciascuna delle strutture regionali. A parte alcune eccezioni, la situazione rappresentata era lungi dal poter essere giudicata positiva e, dopo aver iniziato le mie visite alle strutture, avrei potuto constatare che i suoi giudizi erano quasi del tutto condivisibili, a parte qualcuno moderatamente ottimistico, rispetto a quanto ebbi poi occasione di riscontrare.*

*Assunto l'incarico, solo qualche giorno dopo arrivò, inatteso, il primo impegno fuori sede: dovevo rappresentare il Presidente Nazionale al XIII Convegno Internazionale "Mare e Territorio", presso la Sezione di Agrigento.*

*L'argomento del convegno sarebbe stato "Ambiente Marino e Acquacoltura". Fu una trasferta molto interessante, non solo per il tema ma anche per le persone che conobbi, fra le quali alcuni presidenti e soci di strutture vicine.*

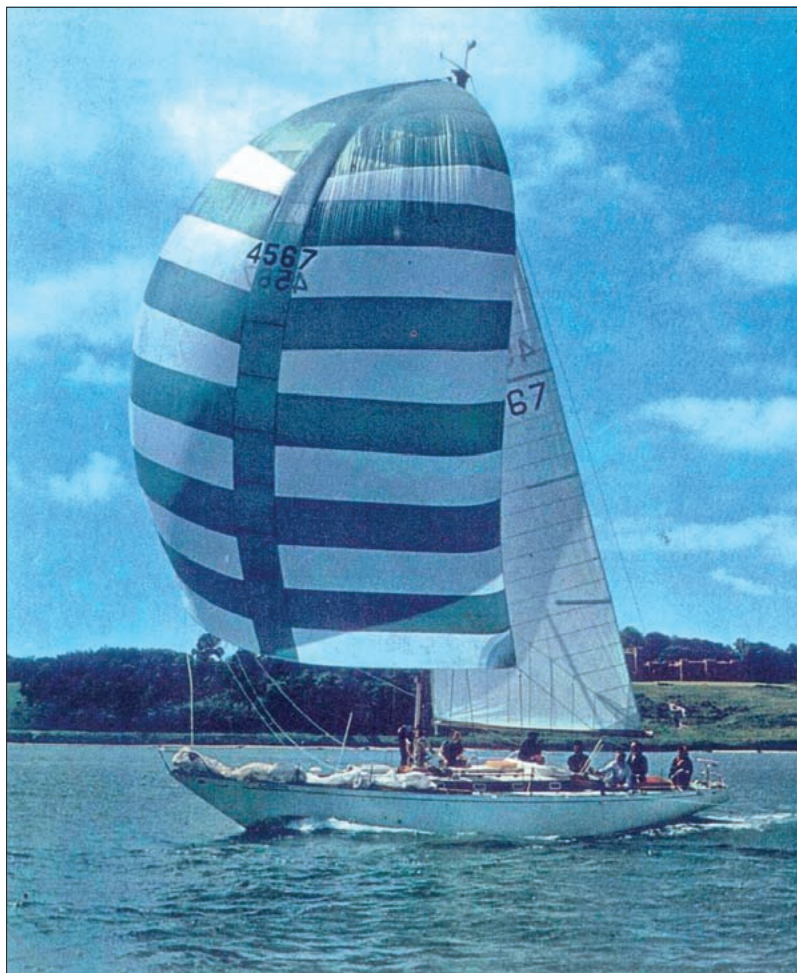
*Il Presidente della Sezione di Agrigento, dottor Gaetano Allotta, con cui mi congratulai per l'eccellente organizzazione, per la qualità dei relatori e per il numero dei partecipanti, fu molto premuroso nei miei riguardi e la mia presenza al convegno divenne un impegno annuale di routine, al quale mancai solo raramente.*

*In quella occasione, uno dei relatori era un imprenditore che allevava spigole e saraghi in due vasche in prossimità della costa, non lontano da Agrigento. Iniziò la sua presentazione citando un proverbio cinese: "Se peschi un pesce e lo mangi è solo per quel giorno, se allevi pesci ne mangi tutta la vita". Poi ci parlò delle sue origini e delle lungaggini burocratiche subite per ottenere la concessione dalla Regione. Era un bambino quando, in seguito al terremoto del Belice, nel 1968, la famiglia si era trasferita a Milano, dove si era laureato ed aveva avuto successo nella professione intrapresa.*

*Si era interessato di acquacoltura per hobby, leggendo pubblicazioni sull'argomento, e sognava di poter tornare in Sicilia ed aprire un'azienda nel settore.*

*Con i risparmi, messi da parte in anni di attività professionale, era tornato in Sicilia con la moglie ed avevano avanzato domanda alla Regione per l'installazione di quattro vasche. Per ottenerla, solo per due, erano passati ben sette anni, mentre l'Italia acquistava pesce allevato a Malta!*

*Quando andammo, con una motovedetta della Guardia Costiera, a visitare la sua azienda, era una splen-*



Nel 1969 imbarca per la *Admiral's Cup* con la prima squadra italiana su *La Meloria*, di Gianni e Mary Pera, ottenendo un ottimo piazzamento

*didata giornata di sole, di quelle tipiche dell'autunno siciliano, con l'aria tersa e una visibilità illimitata. Era vicino a me sulla motovedetta e mi confessò che aveva sofferto per tanti anni, a Milano, la mancanza del mare e di giornate come quella, ma non avrebbe mai immaginato che sarebbe stato tanto difficile realizzare, e solo parzialmente, il suo progetto.*

*Rientrato da Agrigento ed ormai abbastanza informato sulla LNI in genere, dopo una prima lettura di*

*Statuto e Regolamento, iniziai un giro di brevi visite alle strutture più vicine ed ebbi l'impressione che, nella maggioranza dei casi, a conferma ed in molti casi peggio di quanto anticipatomi da Titta, eravamo ben lontani da quello che pensavo fosse non tanto l'attività istituzionale da svolgere, comunque carente, ma l'atteggiamento stesso di direttivi e soci che, in molti casi, mi apparvero impegnati soprattutto nei loro interessi personali, primo fra i quali il posto barca nelle strutture dotate di porticciolo, in un clima spesso caratterizzato da conflitti interni.*

*Trascorsero così l'autunno e le festività di fine anno prima che mi decidessi di convocare una riunione dei presidenti per un primo contatto. Come sede per la riunione scelsi la Sezione di Trapani, una scelta che temevo infelice per l'ubicazione ad un estremo della Sicilia, ma dettata dal desiderio di invitare il mio predecessore, che viveva a Marsala, poco distante, per poterlo salutare ufficialmente e ringraziare per il suo operato, anche a nome della Presidenza Nazionale, in presenza dei presidenti delle strutture, o loro delegati che, per fortuna, furono più numerosi di quanto mi fossi aspettato, ma quasi tutti della Sicilia occidentale.*

*Piero Cudia rimase un poco con noi e poi, sebbene invitato a restare, ci lasciò per la nostra riunione, salutato da tutti con un lungo applauso. Dopo quanto avevo potuto constatare nelle mie brevi visite, esordii con una "massima" che avevo coniato per l'occasione e che mi capitò in seguito di ripetere spesso: "Si diventa soci della Lega Navale per servire, non per essere serviti". Proseguivo, tuttavia, dicendo che non era necessario che proprio tutti dedicassero il loro tempo libero esclusivamente alle attività istituzionali. Sebbene*

*fosse auspicabile che almeno la maggior parte di essi lo facesse, era naturale che vi fossero soci che, per motivi di varia natura, non si sentissero di farlo. Avrebbero dovuto essere comunque solo una minoranza, che versasse regolarmente la quota di associazione e che non creasse problemi o avanzasse pretese di ottenere servizi "ad personam". ■*

# Andare avanti!

di Franco Maria Puddu



**L**e attività sportive della lega, vero cuore pulsante dell'azione di tanti suoi soci, dai giovanissimi ai maestri di vela, dai canoisti ai paralimpici, nonostante le difficoltà del momento che, a causa

del Covid, hanno paralizzato, al pari del resto del nostro Paese, Sezioni e Delegazioni, tuttavia non cessano ma, con la massima cura della sicurezza sanitaria, mantenuta scrupolosamente, riprendono con sempre maggiore tenacia e ne abbiamo, giorno per giorno, tanti esempi.

Ne citeremo solo alcuni perché se il tempo è tiranno, lo spazio nella carta stampata lo è ancora di più, e d'altra parte dilungandoci troppo, potremmo rischiare di fare delle non volute ingiustizie verso alcuni.

Vedendo le date nelle quali si sono svolte le manifestazioni alle quali facciamo cenno, abbiamo ancora una conferma da un lato dell'enorme problema che stiamo ancora vivendo, dall'altro della ferma e, perché no, ferrea volontà di non cedere ma di continuare orgogliosamente a guardare avanti che hanno manifestato i soci della Lega Navale a tutti i livelli.

Uno di questi esempi ci è dato dal campionato italiano delle Classi Olimpiche 2020 che, dal 16 al 20 settembre ha visto gareggiare **in Toscana, tra Follonica ed il Marina di Scarlino**, oltre 300 atleti suddivisi nelle 10 classi veliche olimpiche

*Nonostante i gravi problemi che ha causato in molti campi, il Covid non è riuscito a fiaccare lo spirito della Lega Navale*

e nelle due classi paralimpiche. Al campionato per la prima volta hanno partecipato le imbarcazioni della classe Hansa 303 con ben 34 equipaggi.

La **Sezione Palermo Centro**, ha partecipato con ben otto atleti disa-

bili, trasferendo le Hansa della propria flotta in Toscana a bordo delle navi della Compagnia di navigazione Grandi Navi Veloci che ha voluto sostenere il Team dal nome "GNV - LNI PA".

Il Campionato Italiano Classi Olimpiche (CI-CO) rappresenta una tappa fondamentale nel percorso formativo degli atleti siciliani che hanno potuto competervi con gli altri atleti italiani in previsione del Campionato del Mondo 2021 che si terrà nel Meridione a cura della Sezione di Palermo Centro su delega della Federazione Italiana Vela, affiancato anche dal Comitato Paralimpico Italiano.

Le regate sono state caratterizzate da condizioni impegnative: nei primi due giorni con onda formata e vento fino a 22 nodi, con gli ultimi due con vento leggero. Al termine dell'importante confronto il team siciliano GNV della Sezione ha raggiunto due podi, Beppe Tisci nel terzo singolo assoluto e Carmelo Forastieri terzo singolo parasailing, nonché un settimo posto nel doppio parasailing degli atleti Gianluca Capone e Claudia Di Miceli.

Ma la tenacia degli atleti della Lega brilla anche



in altri settori, spaziando anche nella motonautica dimostrando una grinta ben decisa. Maurizio Schepici e Giampaolo Montavoci, ad esempio, hanno stabilito a Messina il record del mondo UIM (Unione Mondiale Motonautica) con le 70 miglia Messina-Vulcano-Messina percorse in 51 minuti e 54 secondi. Il risultato è stato ottenuto nel primo dei 3 tentativi previsti per il record mondiale nella categoria *Pleasure Navigation* della federazione mondiale UIM.

Nonostante la giornata fosse condizionata da un forte vento di scirocco, che però non ha influito sul tentativo: *“Sino a Milazzo – ha detto il messinese Schepici - abbiamo trovato un metro di onda, ma poi con il mare un po' meno mosso abbiamo spinto al massimo. Dedico questo record a tutti i miei concittadini”*. La sua imbarcazione, il Tommy One, è stata costruita nei cantieri Metamarine, con struttura in kevlar e pvc espanso per

circa 7.000 kg, monta due motori Seatek biturbo diesel da 10.300 centimetri cubi per 950 cavalli in totale.

La Marina di Nettuno è stata in questi giorni il cuore pulsante organizzativo, garantendo accoglienza e professionalità. Schepici ha già vinto il Campionato del Mondo Endurance Gruppo B ed è vicecampione nel Gruppo A. Il veneziano Montavoci, sessantenne, vanta anche lui diversi titoli italiani e una lunga militanza nel campionato mondiale Class 1.

Frattanto, sempre nei primi quattro giorni di settembre, si sono conclusi i due Campionati Italiani Giovanili Singoli FIV supportati da *Kinder Joy of Moving* per le classi Optimist, che hanno fatto scendere in campo 149 concorrenti, a Malcesine e windsurf Techno 293, con 140 concorrenti, a Torbole.

L'ultima giornata si è rivelata complicatissima dal punto di vista meteo: pioggia battente al

primo mattino, poi sole, vento da nord leggero, vento da sud salito sufficientemente per tentare qualche partenza verso le ore 12:00, ancora sole e infine, solamente a Torbole, sul Garda Trentino, per i Techno 293 ospiti al Circolo Surf Torbole e per le categorie U17 e U19, si è riusciti a portare a termine una sola prova, portando così a sei le regate delle tavole.

Per gli Optimist, a Malcesine, presso la Fraglia Vela Malcesine, per il terzo giorno consecutivo non si è riusciti a concludere alcuna prova. Sembrava ormai cosa fatta per la flotta blu e in parte per la gialla rallentata da molte squalifiche con "bandiera nera" in partenza (procedura più severa per limitare il taglio della linea in anticipo), ma un temporale arrivato con una certa rapidità e violenza ha costretto verso le 15:00 a interrompere la regata, mandando per motivi di sicurezza tutti a terra. Un ennesimo nulla di fatto che ha lasciato naturalmente un po' di delusione, nonostante i tantissimi tentativi di proseguire con il programma di gare. Ma, si sa, non tutto si può avere.

Questa volta la pazienza e la prontezza del Comitato di regata nel cogliere ogni raffica di vento non è stata certamente premiata: si è tentato il tutto per tutto in ogni condizione di tempo, ma senza successo: i Campioni Italiani Giovanili

li Optimist sono stati qui decisi dalle prime tre regate disputate il primissimo giorno.

Alessandra Sensini, direttore tecnico giovanile, ha tenuto a precisare: *"Sono contenta dei numeri dei partecipanti avuti in questi Campionati Italiani; lo sport della vela ha risposto molto bene in questa stagione nonostante la situazione Covid; già si era visto come le scuole vela durante l'estate avevano avuto un'importante crescita numerica. Sia la Federazione che le Società hanno lavorato sodo per superare l'emergenza. Come settore giovanile, dopo il lockdown abbiamo ripreso l'attività, girando con lo staff tecnico su tutto il territorio italiano e visionando più di 300 atleti; un lavoro che sta portando un riscontro tangibile sull'attività agonistica nazionale, come dimostrato in questo Campionato."*

Campionato un po' sfortunato si è rivelato quello degli Optimist, che a Malcesine, sono riusciti a regatare regolarmente solo il primo giorno. Il maltempo ha poi messo i bastoni tra le ruote alla manifestazione, che non ha mai trovato le condizioni giuste per finire almeno un'altra regata.

Nella manifestazione organizzata dal Circolo Surf Torbole, conclusasi con 6 regate e condizioni di vento vario, dai 10 ai 16-18 nodi, la partecipazione è stata molto alta, vista la presenza

di 140 atleti da tutta Italia, dimostrando la vivacità della **classe giovanile Techno 293**, che ha segnato a Torbole un nuovo record di partecipanti per il Campionato Italiano.

Per gli Under 13, Mathias Bortolotti (Circolo Surf Torbole) e Alice Evangelisti (della Sezione di Civitavecchia) sono i nuovi campioni italiani under 13 Techno 293; per Alice, sorella dell'atleta azzurro Matteo, si tratta di una confer-





ma dato che lo scorso anno a Reggio Calabria si è aggiudicata la Coppa del Presidente FIV, la più importante manifestazione riservata agli undicenni e 10 anni prima, la Coppa Primavera, primissimo appuntamento agonistico della vela nazionale.

Invece, fra gli Under 15, Andrea Milea Letterio, della Sezione di Civitavecchia, si è piazzato al primo gradino del podio maschile, mentre la laziale Giulia Vitali, sempre della Sezione di Civitavecchia, completa il podio femminile.

Anche sul lago di Caldonazzo, nell'area trentina, il maltempo, che più volte aveva compromesso lo svolgimento del **campionato nazionale di canoa olimpica**, non è bastato a fermare i giovanissimi atleti della canoa, in particolare quelli appartenenti alla **Sezione di Molfetta**.

A circa 450 metri di quota, il lago ha ospitato 68 società, con innumerevoli giovani atleti con una età oscillante tra i 9 ed i 14 anni. E ci

teniamo a far rimarcare che lo spirito agonistico e la disciplina dimostrati da questi giovani atleti sono una testimonianza percepibile che il Covid, sebbene abbia causato la cancellazione di molte delle manifestazioni sportive programmate, ha tuttavia dato una motivazione in più per riprendere a gareggiare in totale sicurezza, nel rispetto delle più rigide normative vigenti.

I giovanissimi atleti della Sezione di Molfetta hanno collezionato una serie di preziosi risultati sia sulle lunghe distanze (2.000 m) che sulle gare sprint dei 200, con ben 2 podi nel primo giorno di gara e tre podi nel secondo.

Per la distanza dei 2.000 m, medaglia d'oro per Vito Tambone che si riconferma Campione Italiano, tagliando per primo il traguardo e mantenendo il vantaggio per tutta la durata della gara nella categoria cadetti B: una medaglia di bronzo è andata a Nicolò Ayroli, al debutto in K1 nella categoria Cadetti A. Il podio è stato invece



sfiorato per De Lucia che ha chiuso al 4 posto la propria gara dei 2.000 metri.

Lodevole l'impegno anche di Alessia Ayroldi, debuttante nella categoria allievi B, mentre sono stati positivi anche gli esiti delle gare sprint sulla distanza dei 200 metri.

Nonostante la pioggia e le condizioni invernali, la domenica del secondo giorno di gare ha riservato nuove emozioni: il podio d'oro per Gabriele De Lucia nella propria batteria; la medaglia d'argento per Vito Tambone e Nicolò Ayroldi nelle rispettive gare, e una lusinghiera prestazione per Alessia Ayroldi giunta al settimo posto.

E nel nostro cuore siamo certi che queste manifestazioni continueranno, nonostante le difficoltà sanitarie che ci affliggono, vedendo che la squadra Molfettese continua ad allenarsi per mantenere alta la motivazione e le aspettative di tutti gli sportivi che "sentono" gli sport acquatici come propri perché profondamente radicati nelle rispettive tradizioni.

Il Covid non ha fermato neanche i giovani canottieri sambenedettesi: nonostante la chiusura degli impianti sportivi, essi continuano ad allenarsi a casa, in attesa di poter tornare in barca, sotto la guida del proprio tecnico, Gianni Meo, grazie alle virtual room che la tecnologia web ha messo a loro disposizione.

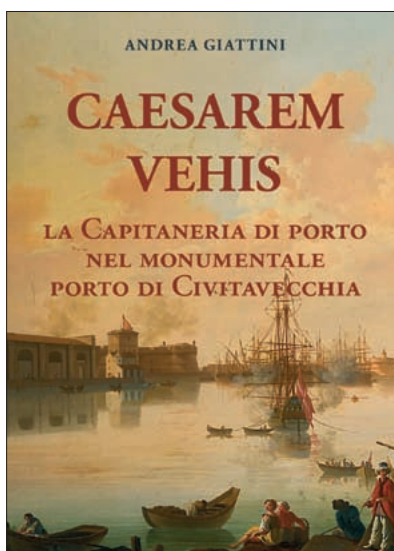
Come per tutto il resto del panorama sportivo nazionale, purtroppo anche per il canottaggio sono saltati gli appuntamenti primaverili annuali, ma con grande inventiva, la Federazione Italiana Canottaggio ha organizzato il "Quarantine Indoor Rowing & GBAD Challenge", primo evento sportivo di livello nazionale svolto rigorosamente in casa e cronometrato con circa 2.000 atleti partecipanti.

Gli atleti della **Sezione di San Benedetto del Tronto** sono riusciti così ad aggiudicarsi due oro ed un bronzo, ma soprattutto la grande soddisfazione di aver nuovamente portato a gareggiare ben 18 ragazzi tra i 12 ed i 22 anni.

La GBAD Challenge (Gambe, Braccia, Addominali, Dorsali) ha visto i concorrenti sfidarsi virtualmente in 130 serie di finali, ognuna con un massimo di 8 atleti, in un circuito a corpo libero in cui eseguire nel più breve tempo possibile esercizi squat, skip a ginocchia alte, addominali, vogatore, ponte-gluteo, piegamenti sulle braccia.

Per la Sezione, come abbiamo visto, sono arrivati ottimi risultati nella categoria "ragazze", dove sono stati conquistati due oro con: Martina De Luca e Giada Guidotti ed un bronzo con Arianna Meo. ■





Andrea Giattini

## CESAREM VEHIS

*La Capitaneria di Porto nel monumentale porto di Civitavecchia*

Ed. Logo Srl  
Pagg. 272 – rilegato – s.i.p.

Questo libro è il risultato di una ricerca estremamente accurata, effettuata consultando accuratamente un'infinità di fonti di archivio e documenti di non facile reperimento. Va dato atto all'Autore di aver prodotto un'opera esemplare sia per accuratezza che per profondità.

Non inganni il sottotitolo: non si tratta soltanto della storia della Capitaneria di Porto, che pur costituisce la presenza dominante e responsabile dell'efficienza di uno scalo marittimo.

La narrazione comincia dai primissimi tempi di Civitavecchia, anzi, da Centumcellae, come allora veniva chiamata la città, i cui primordi,

com'è dimostrato da reperti archeologici, risalgono agli etruschi.

Ma il primo grande valorizzatore dell'approdo fu l'Imperatore Traiano, secondo quanto evoca Plinio il Giovane: progettista ne fu l'architetto Apollodoro di Damasco. L'opera fu realizzata in circa sette anni, a partire dal 103 d. C.. Insieme con Ostia, Anzio e Terracina costituiva una rete di scali al servizio della capitale. La sua importanza era dovuta anche alla inaffidabilità di Ostia, soggetta a interimenti dovuti agli apporti del Tevere.

La struttura dell'amministrazione portuale faceva capo a un Prefectus, coadiuvato principalmente dal Gubernator, cioè dal pilota, e dagli Urinatores, che erano i sommozzatori deputati al controllo delle carene.

Dopo un periodo di occupazione dei Goti e dei Bizantini, nel 740 città e porto passarono al governo pontificio. Nell'848 i Saraceni occuparono per qualche tempo città e porto.

Gli abitanti si rifugiarono sulle colline retrostanti, fondando Cencelle.

Fondamentale per la salvezza di Roma e dello Stato pontificio fu la battaglia di Ostia, nella quale una flotta formata dalle navi dei Ducati bizantini (Gaeta, Napoli, Sorrento ed Amalfi) nell'849 sconfisse una ben più possente squadra saracena proveniente da Al Andalus (Spagna) che si

accingeva ad assaltare Roma. Una vittoria che si sarebbe rivelata d'importanza fondamentale.

Il Governo pontificio valorizzò di molto il porto e la città, che verso la metà del XV secolo assunse la denominazione definitiva di Civitavecchia.

Col Governo pontificio fu istituita la Capitania di Porto, che amministrò lo scalo fino al 1870, quando città e porto furono occupati dalle forze dello Stato Sardo, prima ancora della breccia di Porta Pia. Ha quindi inizio la storia che continua a tutt'oggi. La Capitania fu sostituita dalla Capitaneria di Porto, della quale questo recensore ha avuto l'onore di essere Comandante per un purtroppo breve periodo, dal novembre 1985 al settembre 1986.

Presenza fondamentale nel porto è il Forte Michelangelo. Al suo interno è programmata la cerimonia per commemorare, appunto, i centocinquanta anni della costituzione della Capitaneria di Porto italiana.

Il libro si fregia di una prefazione del Comandante Generale del Corpo della Capitanerie di Porto/Guardia Costiera) Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino. L'Autore è un militare in servizio (ovviamente!) presso la Capitaneria di Porto di Civitavecchia.

*Renato Ferraro*

# Effetto Lockdown

di Sveva Maria Sciuto

**S**ono passati già diversi mesi da quando, dopo la chiusura forzata di tutto il Paese causa emergenza epidemiologica dovuta al virus SARS-Cov-2, meglio conosciuto come Covid-19 o Coronavirus, siamo riusciti a riprendere in mano la vita di

tutti i giorni, sebbene con mascherine al seguito. Durante i mesi di *lockdown* (in pratica la quarantena anche se non proprio di manzoniana memoria), tutti noi abbiamo cercato di passare il tempo nel miglior modo possibile: chi lavorando in telelavoro, il

cosiddetto *smartworking*, chi studiando, altri dilettrandosi in cucina, senza accorgerci però, che lì fuori, la natura si stava riappropriando dei propri spazi.

Mentre intere città in Italia e nel mondo erano deserte ed immobili per frenare i conta-

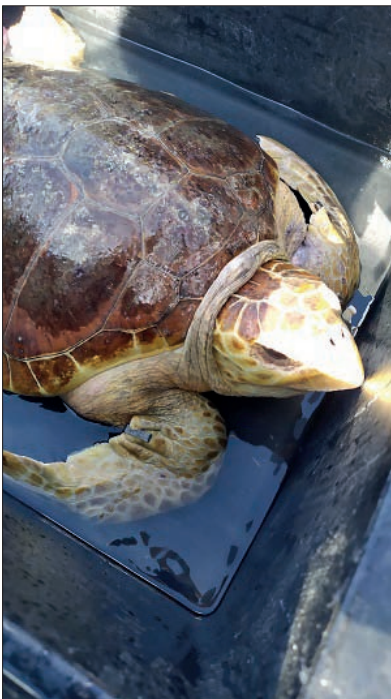


Questa simpatica famigliola di anatroccoli ha estasiato i torinesi che, quando la natura ha iniziato a riprendere alcuni suoi spazi, li hanno visti sfilare ordinatamente sulle strisce pedonali del capoluogo piemontese



Anche le grandi meduse che sembravano essere svanite dal Mediterraneo sono tornate a fare la loro comparsa come questa *Rhizostoma pulmo*

gi da Covid-19, la natura, un passo alla volta, senza che ce lo aspettassimo e ce ne accorgessimo, ha iniziato a muoversi intorno a noi. Ci ha fatto riscoprire il piacere del silenzio, il canto degli uccelli, e tutte quelle piccole cose che ci ha sempre mostrato, ma che



E, anche nei porticcioli, si è cominciato a notare un aumento delle simpatiche tartarughe *Caretta caretta*

non siamo mai stati in grado di vedere, capire ed apprezzare.

Infatti, nei giorni di quarantena forzata, numerosi sono stati gli avvistamenti documentati con immagini e video, diventati immediatamente virali, di animali in situazioni o luoghi inusuali, non solo nelle campagne o nei boschi, ma anche nei centri abitati.

I parchi di Milano, ad esempio, sono stati letteralmente presi d'assalto dalle lepri, mentre nei più rinomati navigli, famosi per la vita mondana del capoluogo lombardo, sono tornati i maestosi cigni.

A Torino, una mamma anatra è diventata famosa per aver attraversato le strisce pedonali, un pò come i Beatles, con i suoi anatroccoli che le camminavano dietro impettiti e ordinati.

Nella capitale invece, i Germani Reali si sono concessi un bagno nella famosa barcaccia di piazza di Spagna.

E' stato entusiasmante apprendere che in Abruzzo sono

stati avvistati non solo caprioli, ma anche i lupi, animali ormai fortemente minacciati dalle attività antropiche.

Anche il *Mare Nostrum*, il Mediterraneo, ha ricominciato a respirare durante i mesi di chiusura forzata. Non sarebbe stata, infatti, una novità vedere nuotare nelle acque di Cagliari i simpaticissimi delfini, se non fosse che nel periodo di quarantena, si sono spinti oltre, fino sotto le prue delle imbarcazioni all'ormeggio nel porto!

Piacevoli avvistamenti sono stati fatti anche a Trieste e a Reggio Calabria dove incontri di questo genere sono molto più rari a causa della presenza dell'uomo.

Inoltre, basti pensare ai due capodogli che approfittando del periodo di estrema calma hanno attraversato a pelo d'acqua lo stretto di Messina, o agli avvistamenti nei porticcioli di enormi meduse *Rhizostoma pulmo*, della tartaruga comune *Caretta caretta* e del pesce osseo più grande del Mediterraneo, il *Mola mola*, che di norma viene avvistato attorno ai 40 metri di profondità. Il *Mola mola*, comunemente conosciuto come pesce luna è come una grossa goccia color argento galleggiante, è ruvido al tatto e le sue dimensioni possono arrivare a 4 metri di altezza e 3 metri di lunghezza; infine, può pesare fino a 2.250 chili. Ma questo non deve lasciarvi ingannare, è un animale innocuo per l'uomo.

In Italia viene chiamato pesce



Parimenti è ricomparso a bassa profondità il pesce osseo più grande del Mediterraneo, il *Mola mola* (o pesce luna), che di norma viene avvistato attorno ai 40 metri

luna per la sua forma, ma gli inglesi lo chiamano *Sunfish*, pesce sole, poiché è attratto dai caldi raggi solari, motivo per cui ogni tanto lo ritroviamo in acque più superficiali. Ma se questo è quello che accadeva in superficie, cosa accadeva realmente sott'acqua? Per la prima volta un sodalizio creato tra forze dell'ordine, ambientalisti e ricercatori, una vera e propria *task force* subacquea, ha voluto documentare una situazione di estrema calma che probabilmente, speriamo, non si verificherà più e che rappresenterà un punto zero per le osservazioni future.

Per gli studi subacquei, sono stati impiegati circa 60 operatori esperti in 100 ore di immersioni, 300 registrazioni con idrofoni (microfoni subacquei), 15 ore di video, in circa 30 siti marini diversi.

Dai risultati è scaturito che tre mesi non sono bastati al mare per poter evidenziare dei cambiamenti visibili. Ne so-

no un esempio le AMP (Aree Marine Protette), che solo dopo lunghi anni di protezione, sono riuscite a sviluppare fondali ricchi di una biodiversità spettacolare e che solo il mare può offrire. Durante le ricerche subacquee è stato registrato l'impatto negativo delle attività antropiche, come rifiuti di ogni genere, pneumatici, reti e plastica, ai quali si devono aggiungere nell'epoca del Covid-19 guanti e mascherine monouso.



A Venezia, invece, si era persa la memoria dell'esistenza di canali di acqua pulita, ridotti come erano a corsi fangosi e maleolenti di nafta

Non a caso, infatti, ad oggi, a solo sei mesi dall'inizio della pandemia, è stato lanciato l'allarme per il ritorno alla tanto temuta plastica monouso, messa al bando per il suo forte potere inquinante. Sembra assurdo che tutto questo sia accaduto ora, proprio nel momento in cui si stava facendo breccia nel cuore e nella mente della gente, per fare comprendere, in particolare ai giovani, l'importanza vitale del mare, e dell'utilizzo di oggetti non monouso. Attualmente sono già state fatte opere di pulizia delle spiagge, e fa male sapere che in soli 100 metri di battigia sono state ritrovate circa settanta mascherine monouso, che si stima abbiano un periodo di smaltimento di circa 450 anni.

Tuttavia, risulta positivo anche grazie alla drastica riduzione della pesca, in particolare di quella a strascico, e della scarsa richiesta da parte dei ristoratori, l'aumento del numero dei pesci, divenuti



Naturalmente l'uomo, in questo è campione, è già riuscito a inquinare anche i tratti più belli del mare come i fondali della Grotta della Poesia, a Lecce, e altre coste pugliesi, disseminandole di mascherine stupidamente abbandonate

ti, tra l'altro, meno diffidenti nell'avvicinarsi ai sub.

Di particolare importanza e straordinaria bellezza sono state le registrazioni delle "voci" di alcuni abitanti del mare, effettuate tramite idrofoni posizionati sui fondali, in un mare in perfetto silenzio. Aragoste, corvine, cernie e saraghi ci hanno fatto ascoltare i loro suoni e ci hanno deliziato della loro, apparentemente silenziosa, voce. In particolare le Aragoste producono, grazie al loro movimento, un suono metallico, mentre le Corvine ne emettono uno simile al gracido delle rane.

Queste registrazioni testimoniano un mare senza alcun tipo di inquinamento acustico di origine antropica, un dato questo di grande importanza e interesse scientifico.

Effetto secondario del coronavirus, ma non per importan-

za, è stato certamente il rallentamento delle attività produttive e degli spostamenti, con conseguente diminuzione dell'inquinamento atmosferico e idrico, non solo a livello nazionale ma mondiale.

Ne hanno dato un esempio i molti e affascinanti canali della città di Venezia e la relativa laguna, in genere sporchi e sudici, che invece, in assenza di barche, gondole, vaporette e soprattutto uomini, sono stati caratterizzati da acqua limpida e cristallina, permettendoci così di vedere nuotare i pesci e non solo.

Dunque, l'Italia e il mondo intero hanno vissuto e continuano a vivere tutt'ora una forte crisi economica e sanitaria, e mentre noi siamo stati a casa annoiati, un po' tristi e amareggiati, senza poter svolgere a pieno le nostre attività quotidiane, senza poter sor-

segiare un caffè in compagnia di un buon amico, senza poter abbracciare parenti, la natura la faceva da padrona e ci ha fatto capire che senza la nostra presenza LEI sta benissimo e può andare tranquillamente avanti senza il nostro aiuto.

Ora sta a noi mantenere tutto ciò che di buono ha paradossalmente costruito il Covid-19 e, nella speranza che l'uomo abbia percepito i valori intrinseci della natura e dell'ambiente, auspichiamo che questo periodo abbia contribuito a sensibilizzarlo ed a renderlo più attento e che, superata tale criticità, non torni ad essere egoista e negligente nei confronti di Madre Natura.

Adesso non ci resta altro che aspettare e vedere cosa accadrà una volta che il mare, le strade e i cieli avranno ripreso la "normale attività". ■

# Il mediatore del diporto

di Aniello Raiola

**S**ecundo il codice civile, il mediatore è colui che mette in relazione due o più parti per la conclusione di un affare, senza essere legato ad alcuna di esse da rapporti di collaborazione, di dipendenza o di rappresentanza.

Caratteristica essenziale, quindi, della figura in esame è la sua indipendenza e la sua imparzialità.

L'istituto della mediazione tocca, quindi, eterogenei settori contrattuali: dall'immobiliare al navale, dal finanziario all'assicurativo; per questo il codice civile detta una disciplina privatistica essenziale e lascia spazio alle leggi speciali per le necessarie integrazioni e deroghe (ad es. la legge n. 478/1968 sul mediatore marittimo e la legge n. 39/1989 sulla professione del mediatore in generale).

Nel settore del diporto, la mancanza di una specifica disciplina per la mediazione aveva fatto sorgere il problema dell'applicabilità o meno della legge sul mediatore marittimo. Vi erano pertanto due posizioni: da un lato, si

sosteneva che il mediatore del diporto fosse una figura professionale distinta rispetto a quella del mediatore marittimo e che, quindi, l'esercizio della mediazione nel diporto non richiedesse l'iscrizione nel ruolo di cui alla legge n. 478, bensì fosse sufficiente l'iscrizione nel ruolo di diritto comune (legge n. 39/1989); dall'altro, si riteneva necessaria, invece, l'iscrizione nel ruolo dei mediatori marittimi anche in caso di mediazione nel settore del diporto e tale tesi si era affermata anche nella prassi delle Camere di commercio.

Nel 2005 furono accolte le istanze degli operatori del settore per una disciplina della professione di mediatore del diporto e nel codice della nautica apparve la nuova figura professionale del mediatore per le unità da diporto. Il codice della nautica optò per l'iscrizione in appositi ruoli dei mediatori del diporto, da istituire e disciplinare a cura delle Regioni.

In seguito, praticamente nessuna Regione ha provveduto

ad istituire l'apposito ruolo e con il decreto legislativo n. 147/2012 lo stesso è stato abrogato, come anche i correlati articoli 50 e 51 del codice della nautica.

Nel 2015 con la legge delega n. 167 per la riforma del codice della nautica, il Legislatore esprime nuovamente la volontà di differenziare la figura professionale del mediatore del diporto da quella generale e tradizionale del mediatore marittimo.

E, infatti, il decreto legislativo n. 229/2017 introduce nel codice della nautica due articoli dedicati al mediatore del diporto: artt. 49 ter e 49 quater.

Vengono individuati i contratti in cui può intervenire il mediatore del diporto e definita la sua figura come quella di colui che mette in relazione, anche attraverso attività di consulenza, due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto.

Si garantiscono, poi, le caratteristiche imprescindibili di ogni mediatore, vale a dire

l'indipendenza e l'imparzialità, prevedendo che lo stesso non possa avere alcun rapporto di collaborazione, di dipendenza, di rappresentanza con le parti mediate, né possa delegare le funzioni relative all'esercizio della professione se non ad altro mediatore iscritto. Ma si prevede che, dopo la conclusione del contratto per il quale ha prestato la propria opera, il mediatore del diporto possa ricevere incarico dal cantiere costruttore o comunque da una delle parti di rappresentarla negli atti relativi all'esecuzione del contratto medesimo (c.d. *dealer*).

Si delimita, poi, il campo d'azione del mediatore rispetto ad altre due professioni del settore, quella del raccomandatario marittimo e quella dello studio di consulenza per la nautica.

Si prevedono requisiti semplificati e autocertificabili per l'accesso alla professione, nonché una disciplina in linea con la segnalazione certificata di inizio attività di cui alla legge n. 241/90.

Con la nuova normativa si assiste ad una inversione di rotta rispetto al passato, sposando la soluzione della tenuta dei ruoli a cura delle Camere di commercio nonché della disciplina riservata allo Stato (non più le Regioni) in modo da garantire uniformità in ambito nazionale. Infatti, è il codice a fissare i requisiti per ottenere l'abilitazione nonché le sanzioni disciplinari, e sarà un decreto da adottare a cura del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con altri Ministri (dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione, della giustizia) e previa intesa con

la Conferenza unificata Stato-Regioni, a stabilire le modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, i programmi del previsto corso teorico-pratico, i criteri per le prove di esame e le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari.

Infine, in merito al corso di formazione professionale e all'esame finale, il Legislatore, nella consapevolezza dell'impegnativo esame già sostenuto dai mediatori marittimi per la relativa abilitazione, li esonera da tali incombenze per diventare anche mediatori del diporto.

La disciplina del mediatore del diporto costituisce, come evidente, un ulteriore passo in avanti nel processo di specializzazione della normativa diportistica, vale a dire verso l'autonomia del settore dal comparto mercantile. ■





# Bolentino: uno sguardo all'attrezzatura (2ª parte)



di Riccardo Zago

**L**a pesca a bolentino nasce con lenze a mano, ossia avvolte su tavolette o assicelle di sughero e svolte con un semplice gesto di entrambe le mani. Ma l'impiego di canne specifiche ha reso questa operazione più rapida e sicura, oltre a per-

mettere di ammortizzare e apprezzare meglio le sfuriate del pesce allamato. Oggi l'industria del settore offre canne con caratteristiche ideali che fanno la differenza rispetto a quelle generiche inizialmente usate per questa disciplina. E chi le usa scopre subito di es-

sere entrato in un altro mondo rispetto alle prestazioni di una canna generica e ancor di più, ovviamente, nei confronti del bolentino manuale. Vi sono molte differenze tangibili tra la pesca a mezz'acqua, per esempio agli sgombri, e quella rivolta agli altri pesci più potenti che vivono in prossimità del fondo. Nel primo caso, una canna relativamente lunga e abbastanza rigida è la soluzione ideale mentre nel caso del bolentino a fondo è meglio una canna decisamente rigida di lunghezza ridotta. Lavorando a mezz'acqua, gli attrezzi hanno una lunghezza tra 2 e 3 metri, con una potenza compresa fra 30 e 100 grammi, anelli a doppio gambo molto robusti, una maggiore stratificazione del calcio e la progressiva riduzione della lunghezza delle sezioni verso la vetta, per avere un'azione più rigida. La lunghezza è sufficiente a gestire tutte le fasi di pesca, specialmente quando si deve evitare che il filo vada a finire nell'elica o su parti taglienti della barca.



La tecnica del bolentino, se praticata a dovere, regala catture varie, divertenti e prelibate



Dal bolentino leggero (foto 1) a quello pesante (foto 2), conviene sempre scegliere attrezzature ben bilanciate, che non stanchino troppo polsi e braccia, anche se con potenza in rapporto alla profondità di pesca e alla stazza delle catture



### Le canne per il "classico"

Per il bolentino di fondo "classico", la lunghezza delle canne telescopiche si riduce, in genere, a 2-2,5 metri. La potenza può essere compresa fra 40 e 150 grammi e la struttura in fibra di vetro non

fa rimpiangere il più leggero carbonio che non è fondamentale per la pesca a bolentino. Da decidere in base alla sensibilità la scelta dei vettini, per cogliere sempre e subito l'abboccata. Una proposta apprezzata da chi pesca dalla barca è la canna "interline",

cioè con filo che passa all'interno del fusto, per la sensibilità e la praticità che offre. Vi sono anche canne da bolentino che ripropongono il concetto *stand up*: un calcio cortissimo (praticamente solo l'impugnatura) e una lunghissima vetta, con potenza variabile da 8 a 30 libbre, che costituisce la canna vera e propria. Gli esperti ne apprezzano azione e resistenza, esattamente quello che ci si attende da una canna destinata alla cattura di specie come palamite, pagelli, occhioni, saraghi, tanute o grandi pesci castagna.

### Mulinello: capiente e affidabile

Se siamo su una barca, è proprio per superare il problema della distanza delle zone di pesca dalla riva. Ergo, il lancio della lenza è l'ultimo dei problemi, mentre servono robustezza, capienza della bobina, resistenza alla salsedine e un discreto rapporto di recupero, perché la quantità di filo da riportare a galla è notevole e il ritmo dev'essere costante. Come spesso accade, possiamo affidarci sia ai modelli a bobina fissa sia a quelli a bobina rotante.

### Elettrico per gli abissi

Chi non si accontenta delle catture più che interessanti che si possono ottenere con la tecnica del bolentino a 200 metri di fondo, può cercare nuove emozioni nel *deep fishing*, la pesca a bolentino a



Per la caccia grossa alle maggiori profondità conviene optare per il mulinello elettrico, è forse meno “sportivo” ma sicuramente più funzionale; in basso una tipica canna per questa pesca

grandi profondità. Però, deve prevedere l’acquisto di attrezzature specifiche, delle quali il mulinello elettrico è la componente principale. Serviranno inoltre salpabotentini, affondatori e salpalenze che risolvono il problema del recupero in velocità della lenza dal fondo. Calare e recupera-

re una lenza di 400-550 metri non è uno scherzo: significa farsi venire i crampi a furia di riavvolgere il filo sul mulinello. Ma la tecnologia ha risolto il problema trasformando il mulinello manuale in un attrezzo elettrico. Premendo un tasto, la lenza scende velocemente a fondo e si recu-

pera in tempi brevi a velocità differenziate. In pratica il mulinello elettrico è un mulinello a bobina rotante di dimensioni maggiorate, dotato anch’esso dinanzi alla bobina di un distributore di filo che consente di caricare la lenza distribuendolo sulla bobina in maniera ottimale. ■



## Chiavari e Lavagna

### Riparte l'attività sportiva per i diversamente abili

La sezione ha presentato ufficialmente il Team velico del Polo Vela e Voga per tutti. Il 13 luglio, presso il Porto Turistico di Chiavari, nello spiazzo antistante la sede, gli atleti diversamente abili dopo lo stop forzato dovuto alle misure restrittive dettate dal Covid-19, hanno ripreso ufficialmente gli allenamenti sportivi con le Hansa 303 alla presenza delle Istituzioni e della stampa.



Chiavari e Lavagna - Il nuovo team sportivo imbarcato sui mezzi della Sezione, allenato da Umberto Verna e composto da Eleonora Ferrone, Valia Galdi e Roberto Del Tufo rappresenterà, fuori regione Liguria, i colori della LNI e il nome della città di Chiavari

All'avvenimento ha partecipato anche l'assessore alle Politiche Sociali Fiammetta Maggio. Il team velico, che lo scorso anno ha parte-

cipato ai campionati italiani ed europei, è cresciuto nei suoi componenti e si pone l'obiettivo di partecipare a fine settembre al CICO, a

Follonica. Il CICO - Campionato Italiano Classi Olimpiche e Paraolimpiche - riunisce 5 classi olimpiche con più di quattrocento iscritti dove gli atleti di interesse nazionale della classe Hansa si vorrebbero ritrovare e sfidare nel primo vero appuntamento di questa stagione 2020.

Il nuovo Team sportivo della Lega Navale, allenato da Umberto Verna e composto da Eleonora Ferrone, Valia Galdi e Roberto Del Tufo, rappresenterà così fuori regione Liguria i colori della LNI e il nome della città di Chiavari. Iniziato più di due anni fa, il processo di crescita del Gruppo Diversamente Abili della



Chiavari e Lavagna - Soci del gruppo Hansa in banchina, con loro l'assessore alle Politiche Sociali Fiammetta Maggio, seconda in piedi da sinistra

LNI ha portato a risultati importanti come il secondo posto alla Settimana Velica Internazionale Città di Livorno, il secondo posto al Campionato Italiano a Palermo e la partecipazione agli Europei a Portimao in Portogallo. L'emozione di poter dare a tutte le persone con handicap questa possibilità va ben oltre la pura partecipazione ad una regata, ma rappresenta lo spirito con cui la LNI si adopera in tutte le sue attività nel corso degli anni. E proprio dal 2020, oltre alle barche a remi Happy, è a disposizione della Sezione una barca più grande, la Archibald, che permetterà uscite a vela di gruppo, seppure a numeri contingentati e nel mantenimento delle misure di contenimento del virus. L'imbarcazione verrà utilizzata anche per i progetti in corso e futuri sul disagio giovanile e sull'invecchiamento attivo che la Sezione porta avanti da anni in collaborazione con gli enti preposti di Genova e Chiavari. Un ringraziamento particolare va a Marina Chiavari che nelle nostre iniziative ha creduto fin dall'inizio con il posizionamento sul molo della gruetta per l'imbarco disabili.

## MOLFETTA

### Attività giovanile

Approfittando delle condimeteo favorevoli ma soprattutto grazie alla loro solida amicizia ed amore per questo splendido sport, 5 ragazzi della LNI Molfetta hanno preso il mare alla scoperta del promontorio più grande d'Italia: il Gargano. Tra loro sebbene giovanissime, due esperie ragazze: Federica Altamura e Donatella Spedavecchia, entrambe sulla soglia della maggiore età, hanno dimostrato carattere e determinazione a fianco ai veterani: Giuseppe Marino, Dario Gallo e Gianluca Pisani che, da ormai 20 anni, praticano agonisticamente la specialità acqua piatta della canoa olimpica.

Questa avventura, lontana dall'idea di voler essere una competizione, si è rivelata un primato in termini di percorrenza: in soli 2 giorni e mezzo, dalla mattina dell'11 al pomeriggio del 14 agosto, i ragazzi hanno bordeggiato ben 72 km di costa, pagaiando a pochi metri dalla battigia dalla località di Mattinata alla foce del lago di Varano.

Questa avventura ha dimostrato, inoltre, la grand-solidarietà di tutte le sezioni che hanno offerto un valido e prezioso supporto logistico ai canoisti durante le loro soste: in particolare, la Sezione di Molfetta, nella persona del presidente Felice Sciancalepore, porge i suoi più sinceri ringraziamenti a quelle di Vieste, di Peschici e di Ischitella.

Lo stesso, nel rendere merito ai ragazzi per il risultato conseguito, crede fermamente che *"queste occasioni dimostrano quanto la volontà, la coesione e l'amicizia siano i propulsori di un sano sport che rappresenta per le Leghe Navali d'Italia una importante leva per tramandare i valori della tradizione marinara e cultura del mare alle nuove generazioni"*.

## LIDO D'ENEA-TERRACINA

### L'esperienza del Lockdown

Siamo alla fine del mese di aprile, il lockdown è ancora in corso e manca poco a mezzanotte quando si conclude un CDS storico. Il Consiglio, senza avere la possibilità di convocare una assemblea, ha dovuto assumere

una decisione cruciale per una sezione che ha come unica sede la concessione demaniale della spiaggia antistante il comprensorio del Lido di Enea e che concentra nei mesi estivi lo svolgimento delle proprie attività sociali. La decisione, gravida di conseguenze, riguarda la possibilità di lavorare per l'apertura delle attività sociali con la necessità di garantire il massimo grado di sicurezza possibile per tutti i soci. I consiglieri sono consapevoli delle difficoltà cui andranno incontro: il tempo molto limitato a disposizione per organizzare una stagione sicuramente eccezionale e l'incertezza ancora molto elevata circa le regole che caratterizzeranno la fase 2 del lockdown. I consiglieri sono anche consapevoli che, in caso di mancata apertura, verrebbe compromessa l'intera stagione con impatti anche sul territorio circostante che guarda alla sezione come un fondamentale punto di riferimento per la pratica delle attività nautiche. Il Lido di Enea si trova in posizione centrale rispetto al golfo di Terracina, non distante dal fiume Badino uno dei canali che garantiscono il deflusso delle abbondanti acque che

altrimenti allagherebbero la Pianura Pontina. Il sistema di canali, progettato già da Leonardo da Vinci nel XVI secolo e portato a termine solo negli Anni '30 del 900, ha bonificato e reso salubre un territorio che grazie alla sua posizione strategica, ha trovato molto presto la propria vocazione turistica per la mitezza del clima e la bellezza del territorio. L'ampia falcata costiera lungo la quale giace la sezione, delimitata ad ovest dal promontorio del Circeo e ad est dalla penisola di Gaeta, è protetta a nord dai monti Ausoni ed è fronteggiata a sud ovest dalle magnifiche isole pontine. Il comprensorio Lido di Enea, costituito alla fine degli Anni '60 come centro residenziale estivo e abitato



Lido di Enea e Terracina – L'ingresso appositamente modificato dello stabilimento della Sezione, con i cancelli "Entrata" e "Uscita" adattati per selezionare l'ingresso dei bracciali magnetici distribuiti ai soci

da numerosi alti ufficiali della Marina Militare, grazie alla sua immediata proiezione sul mare ha rappresentato per molti condomini, già dai primi Anni '70, un invito irresistibile alla pratica di sport nautici come la canoa e, soprattutto, la vela. È sembra-

to naturale quindi, su impulso dell'ammiraglio Scipione Grippa, chiedere alla Lega Navale Italiana la costituzione di una Sezione. Nel 1981 tale progetto è diventato realtà e la sezione Lido di Enea – Terracina ha iniziato la propria attività con l'avvio di una scuola

velica per bambini e ragazzi. I corsi velici proposti dalla sezione hanno coinvolto già tre generazioni di velisti che hanno coltivato nello splendido scenario del Golfo la propria passione per la natura marina contribuendo a diffondere tra tutti i soci, condomini e non, la cultura velica e la pratica marinara.

La decisione del CDS è unanime: bisogna lavorare per essere pronti ad iniziare la stagione appena se ne verificheranno le condizioni. A tale proposito il 26 aprile viene inviata una lettera ai soci nella quale ci si impegna ad avviare le attività entro il mese di giugno. Come prima iniziativa viene costituita una commissione, con la parte-



Lido di Enea e Terracina – Un'immagine dei materiali della base nautica della Sezione durante i preparativi in previsione delle norme di sicurezza per il Covid



Lido di Enea Terracina – Un solitario optimist della Sezione veleggia di fronte alla familiare sagoma del Circeo

cipazione di soci competenti, per redigere un protocollo per la prevenzione del contagio da covid-19 che tenga conto delle indicazioni dei successivi DPCM, delle ordinanze comunali e regionali e delle linee guida di settore (LNI e FIV). Intanto, considerato che non è possibile attendere la definizione di regole certe, condizionate dall'effettivo evolversi del contagio, il presidente ed il vicepresidente della Sezione avviano i contatti con il Comune di Terracina e la Capitaneria

di Porto, anche loro in difficoltà nello svolgimento dei propri compiti istituzionali per le restrizioni imposte dal lockdown, e progettano un piano spiaggia, prevedendo fin da subito l'apertura del Centro Velico. Le prime indicazioni in merito alle modalità con le quali si potrà svolgere l'attività velica vengono fornite dalla FIV il 20 maggio attraverso un apposito protocollo; mentre l'ordinanza di riferimento per tutto quanto attiene all'allestimento ed alla gestione della

spiaggia viene emessa dal Comune soltanto il 31 maggio.

A questo punto, i ritmi di lavoro per il Consiglio diventano frenetici: occorre selezionare la cooperativa che dovrà gestire la concessione demaniale e organizzare le attività della scuola vela rispettando tutti i vincoli posti dalla normativa volta al contenimento del contagio da Covid – 19 e il tutto dovrà essere svolto in pochi giorni per rispettare gli impegni presi con i soci. Subito si pone il problema di

come gestire gli accessi alla concessione garantendo i limiti imposti dalle norme sia per il numero di persone presenti sulla spiaggia sia per il numero di persone presenti sotto ciascun ombrellone. Si tratta di una questione di non facile soluzione considerato che la sezione viene frequentata nel periodo estivo da oltre 2.000 soci. Per il controllo degli accessi il CDS sceglie di affidarsi alla tecnologia digitale e acquisisce un sistema di rilevazione elettronica delle presenze che consente di registrare ogni giorno gli accessi attraverso braccialetti elettronici che rinviano le informazioni ad un database centralizzato impostato con i vincoli definiti nel piano spiaggia; i controlli vengono affidati a steward dotati di tablet collegati al database centrale. Ma il tempo stringe e le difficoltà operative da superare sono numerose: dall'installazione degli impianti tecnici per l'elettricità e l'acqua, all'allestimento dei locali per la segreteria, dei servizi igienici e spogliatoi, alla logistica del Centro Velico, ecc. Occorre anche provvedere a comunicare efficacemente ai soci ed al personale esterno le



Lido di Enea e Terracina – Un gruppo di giovani soci segue una lezione di teoria in pieno rispetto delle separazioni sociali e con le mascherine pronte all'impiego

norme di comportamento attraverso una cartellonistica adeguata ed a messaggi vocali da diffondere a mezzo un sistema di amplificazione della voce che deve coprire oltre duecento metri lineari di spiaggia. L'allestimento del Centro Velico è particolarmente impegnativo perché per garantire efficienza e sicurezza delle imbarcazioni è richiesta una cura maniacale di ogni dettaglio: le barche vengono recuperate dal rimessaggio invernale, armate per verificare la funzionalità degli scafi, delle vele, delle manovre fisse e correnti; considerata l'età media della flotta è spesso necessario ricorrere alla manutenzione che per quanto possibile viene svolta grazie alla disponibili-

tà ed alla competenza dei soci. È necessario soprattutto tenere conto delle regole di prevenzione anti Covid-19 che comportano il mantenimento del distanziamento sociale, l'uso delle mascherine, la disinfezione sistematica di tutte le attrezzature. Tutto lo staff del Centro Velico viene mobilitato per essere pronti ad accogliere gli allievi entro il mese di luglio. Nonostante i numerosi imprevisti, la scuola vela viene avviata regolarmente ed è fin da subito in grado di svolgere corsi di avvicinamento alla vela, corsi base e di perfezionamento per bambini, ragazzi e adulti. Nell'arco di due mesi, circa 200 allievi, sia interni al comprensorio sia esterni, hanno po-

tuto cimentarsi nella pratica velica su Optimist, Flyng Junior e Laser, sperimentando la bellezza di uno sport completo che comporta: oltre all'esercizio fisico, lo sviluppo di abilità tecniche di messa a punto e conduzione della barca, la conoscenza delle dinamiche meteomarine e, per chi svolge il perfezionamento, l'apprendimento delle principali regole e della strategia di base per affrontare una regata velica.

Chiediamo al presidente della Sezione, Natale Campi, come valuta la stagione 2020: "Ad aprile dopo due mesi di lockdown, non osavo sperare che quasi tutte le nostre attività istituzionali si sarebbero potute svolgere regolarmente, invec, grazie alla

compattezza del CDS ed alla concretezza dei consiglieri, ci siamo riusciti anche quest'anno."

Che cosa ci dice del rispetto delle norme anti-covid?: "Fin dall'inizio, come CDS, ci siamo impegnati per garantire la sicurezza dei nostri numerosi soci senza per questo penalizzare le attività sociali. Per dare un'idea della complessità di questa attività consideri che la nostra sezione conta oltre duemila soci che nel corso dei mesi estivi frequentano la spiaggia svolgendo attività nautiche."

Un'attività di monitoraggio imponente. Possiamo dire che siete riusciti a garantire le vostre attività sociali in un contesto di nuova normalità? "Si "nuova normalità" descrive bene lo spirito con il quale abbiamo operato: assicurare lo svolgimento delle attività sociali nel rispetto di tutte le norme di sicurezza."

Quali sono i vostri progetti per il futuro? "È nostra intenzione estendere l'esercizio delle attività sociali anche oltre il periodo estivo promuovendo l'amore per il mare ed il rispetto per l'ambiente attraverso conferenze ed altre iniziative da svolgere sul territorio."

Grazie Presidente: "Grazie a voi e Buon vento a tutti".



## GINEVRA E LANCILLOTTO

Ginevra Caracciolo di Brienza, la piccola velista della lega Navale italiana di Napoli è un esempio di come, con volontà e tenacia, si possano raggiungere importanti traguardi nel meraviglioso sport della vela. Nata nel 2006, a soli 8 anni viene iscritta dai genitori alla LNI per un corso estivo settimanale di avvicinamento alla vela che con entusiasmo decide, sua sponte, di prolungare per altri 7 giorni, ed altri 7... facendosi subito notare dagli istruttori che la accolgono di buon grado in preagonistica.

In Ginevra è già nato un legame indissolubile con il piccolo Optimist che sa rega-



Ginevra, come aiuto istruttore, sul suo *Lancillotto*

larle forti emozioni e grande senso di libertà, il tutto condito dalla frequentazione di

un ambiente sano, divertente e formativo quale è la LNI di Napoli che presto diventa la sua seconda casa. Il primo risultato arriva nel 2016 in una tappa del trofeo Optisud e la prima salita sul podio è solo la molla per raggiungere ulteriori traguardi. Seguita dal bravo allenatore Davide Comitangelo, nello stesso anno è sul secondo gradino alla Carnival Race di Crotona. L'anno dopo porta a casa il trofeo Alberto Cian, è prima femminile sempre a Crotona, prima assoluta alla Kinder Cup di Vada e si aggiudica l'ambitissima Coppa Touring sul lago di Bolsena che la fionda di diritto nel GAN, Gruppo Agonistico Nazionale, dove si allenerà accanto al campione del mondo Marco Gradoni. Partecipa anche alla regata *Mussannah Race Week* in Oman, e per finire vince il circuito Kinder Cup. Nel 2018, vince il trofeo Alberto Cian, la Coppa Santa Lucia,



Ginevra e il suo allenatore, Davide Comitangelo

è prima femminile a Manfredonia, Castellammare e Gaeta, terza femminile al campionato nazionale.

Ma nonostante i duri allenamenti e le sempre più numerose trasferte è sempre pronta ad offrirsi come aiuto istruttore per i corsi estivi di avvicinamento.

Il 2019, anno ricco di successi, Ginevra e *Lancillotto*, che ovviamente è il nome del suo Optimist e fido amante ITA 9116. Vincono insieme la targa Irene Campobasso al famoso trofeo internazionale napoletano, si aggiudicano un bel podio alla Kinder Cup di Senigallia e con una serie di sudate vittorie, si selezionano per la partecipazione al mondiale Optimist di Antigua, che sarà vinto per la terza volta consecutiva dal compagno di squadra Gradoni: una grande esperienza che regalerà a Ginevra la vittoria mondiale in Team Racing che mancava all'Italia da 27 anni. Il 2020, anno "particolare"



Nel 2019, prima tra i selezionati per l'Optimist Race di Antigua

senza mondiale, ma solo con campionato nazionale ed europeo, Ginevra partecipa alla regata internazionale di Torrevieja, è prima femminile a

Crotone, vince la targa Irene Campobasso, si aggiudica per la terza volta il trofeo Cian e sbaraglia 300 concorrenti vincendo la Ora Cup ed il Trofeo Lombardi sul lago di Garda. Ma quello stesso lago, pochi giorni dopo, sarà avaro con lei privandola per un soffio del tanto ambito titolo nazionale ... e senza possibilità di appello perchè ormai a 14 anni si cominciano a verificare problemi "dimensionali" con l'amato *Lancillotto* e Ginevra sta già frequentando un più grande *Lancillotto 2* (Laser) dalla cui nuova unione, ovviamente, si attendono solo nuovi successi. Buon vento a Ginevra ed al suo *Lancillotto!!!*

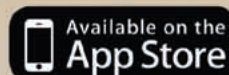


Ginevra è la prima a destra al mondiale Optimist di Antigua

# Sempre e ovunque

# **nautica**

## Scegli la tua edicola digitale



Zinio è la più grande edicola digitale al mondo. Oltre 50.000 riviste digitali per un'esperienza di lettura digitale e di qualità senza pari. Grazie al lettore di Zinio potrete ingrandire, ridurre, interagire e condividere i contenuti. Disponibile per Pc, Mac, iPad.

ezPress è la prima edicola digitale italiana. La rivista è disponibile in pdf per Pc e Mac, o con una app per iPad, iPhone e Android. Accetta pagamenti con carta di credito, Paypal o con una scheda virtuale che fa risparmiare su ogni transazione.

App Store è il servizio realizzato da Apple che permette di scaricare le applicazioni presenti in iTunes Store. La nostra App gratuita permette di scaricare gli ultimi numeri di Nautica tramite il sistema di pagamento automatico. Disponibile per iPad.



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

[www.nautica.it/digitale](http://www.nautica.it/digitale)



