

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

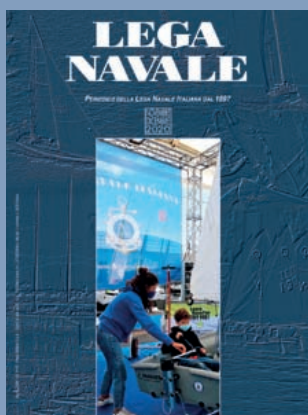
NOVEMBRE
DICEMBRE
2020



La Presidenza Nazionale augura
BUONE FESTE
a tutti i Soci



*È tempo di regali
Per Natale dona l'iscrizione alla Lega Navale
a un amico che ti è caro.
Te ne sarà grato per sempre.*



Un simulatore della Lega Navale per FD con un giovane allievo al Salone di Genova
(Vedi articolo a pag. 23)

Anno CXXIII - n. 11-12

novembre-dicembre 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 novembre 2020

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- “Legati” al virus

di Carlo Bruno

6

- Riscaldamento globale: cause, conseguenze e rimedi

di Maria Sveva Sciuto

9

- La Ripresa parte dalla Vela

di Giulio Guazzini

14

- Vita di un presidente di Sezione

di Mauro Zecca

18

- La nautica italiana e il Salone di Genova: lo stato dell’arte

di Claudio Boccalatte

23

- Novità sul MOSE

di Franco Maria Puddu

28

- “Uno di noi” 2ª parte

di Paolo Bembo

32

- Uno yacht “circolare” per lo Zar

di Claudio Ressimann

37

- Il traduttore cortese

di Enrico Cernuschi

41



- San Benedetto del Tronto: nata dalla pesca

di Roberto Petrucci

45

Recensioni e segnalazioni

50

La voce del diportista

- Affonda il leasing all’italiana

a cura di Aniello Raiola

54

Corso di pesca

- Bolentino: dove pescare (2ª parte)

di Riccardo Zago

56

Vita della Lega Navale Italiana

59

A centro rivista il fumetto: “La Grande Guerra”

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03

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

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

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

CONCORSO ACCADEMIA NAVALE 2021

il mare nel tuo futuro



Dal 1881, l'Accademia Navale è l'università del mare. Oggi offre corsi di laurea specialistica per i futuri ufficiali della Marina Militare, ragazzi e ragazze che vogliono diventare professionisti del mare e iniziare una carriera interessante e avventurosa.

Per informazioni sul bando di concorso 2021: www.marina.difesa.it

Editoriale

Mentre qualche nuvola si presenta all'orizzonte dei proprietari d'imbarcazioni, secondo un ritornello che stanca per quanto è ripetitivo, secondo il quale, in questo Paese, a tale termine – proprietario d'imbarcazione appunto – viene affiancato il concetto di elemento che il fisco può e deve spremere, speriamo proprio che ciò non avvenga anche questa volta. Spesso, in passato, è successo che venissero prese cantonate notevoli, con danni notevoli ad un comparto economicamente sano, capace di produrre ricchezza per la Nazione, quale quello della nautica da diporto. Ricordiamo quando, in epoche recenti, assistemmo alla fuga di circa 30.000 imbarcazioni che si spostarono dall'Italia verso paesi limitrofi fiscalmente meno penalizzanti per gli appassionati della nautica; allora, i danni prodotti furono incommensurabili per le nostre filiere nautiche e per il relativo indotto.

Siamo in periodo di auguri e quindi, innanzitutto, auguriamoci che ciò non avvenga, confidando in una sana amministrazione dei notevoli fondi che l'Europa renderà disponibili per fronteggiare i danni economici prodotti dalla pandemia!

Tutti stanno ancora combattendo bravamente con le conseguenze del Covid 19 che continueranno a manifestarsi fintanto che esso sarà attivo e dalle notizie che abbiamo al momento di andare in stampa pare proprio

che si debba essere ancora molto pazienti e soprattutto ... attenti.

Ora ci auguriamo che le Istituzioni, più coscienti di tutto quanto d'importante avviene all'ombra dei guidoni della LNI, facciano da scudo a quelle attività che hanno l'acqua come protagonista e che oltre a produrre attivi dal punto di vista economico, sono sempre al primo posto nel fornire benessere fisico e psichico ad una grande quantità di cittadini e come tali degne non solo di attenzione ma anche di supporto.

La LNI, infatti, si sforza costantemente di fare crescere questa schiera di fruitori, attivandosi senza soluzione di continuità nel sostegno alla cultura del mare, primo passo verso una consapevolezza che porta la gente ad avvicinarsi alla marittimità

del Paese e ai valori che essa sottintende. La determinazione di molti soci, anche in questo periodo duro, è di

esempio per tutti noi e ci spinge a fare sempre di più in tal senso.

Che questo sia il nostro proponimento di fine anno; che ci si ritrovi ancora una volta uniti

sotto questa bandiera, propositivi, attivi, sempre disponibili ad un concreto proselitismo, nella certezza di operare per il bene del nostro Paese.

A questo augurio, la Direzione della Rivista, insieme alla Redazione, unisce quello tradizionale di un sereno periodo di feste, di buon Natale e felice Anno nuovo.



di Donato Marzano

Sono passati poco più di 100 giorni da quando ho assunto la Presidenza della Lega Navale Italiana, pochi per un bilancio completo ma sufficienti per prendere coscienza della situazione generale in cui si trova la nostra Associazione e delle problematiche comuni alla maggioranza delle nostre Sezioni sul territorio. L'improvviso acuirsi della diffusione della pandemia Covid 19 in Italia sta rendendo molto difficile la vita della nostra Associazione ed il mio relazionarsi con le strutture periferiche, costringendo la Presidenza Nazionale ad annullare la AGS-Assemblea Generale dei Soci- di Torino in presenza ed organizzare una procedura "digitale" per l'approvazione delle linee programmatiche per il mio triennio di presidenza.

Ho dovuto sospendere anche i miei incontri con i Delegati Regionali ed i Presidenti (ne ho incontrati circa il 50%) delle rispettive aree geografiche che hanno costituito un importante momento di apprendimento per me e di con-

fronto per tutti. La realtà delle nostre Sezioni è variegata sul territorio nazionale. La prima impressione è di "attenta soddisfazione" ovvero "soddisfazione" per la passione e competenza con cui moltissimi Soci assolvono la missione di servizio a favore dello sport, dei giovani, dei meno fortunati, della protezione ambientale e di "attenzione" per alcuni problemi ricorrenti che affliggono le nostre Sezioni. Mi riferisco alla generalizzata diminuzione del numero di Soci, dei giovani in particolare, all'affiliazione dei nostri Gruppi Sportivi al CONI, al rinnovo delle concessioni demaniali e, in qualche caso emergenziale, all'acquisizione di una infrastruttura a terra o di uno spazio acqueo (marino o lacustre), all'ottimizzazione del lavoro dei CIN, in particolare nei confronti delle istituzioni. Problemi non semplici la cui risoluzione richiede un lavoro continuo, determinato ma soprattutto coeso e coordinato tra Presidenza Nazionale, CDN-Consiglio Direttivo Naziona-

le appena nominato, Delegati Regionali e Presidenti di Sezioni e Delegazioni. Purtroppo, il difficile momento che il nostro Paese o meglio che la comunità internazionale sta vivendo per la seconda ondata della pandemia Covid 19, non aiuta per le difficoltà nelle relazioni e nelle attività sociali ma sono convinto che si tratti di un periodo contingente che ci lasceremo di poppa nei prossimi mesi appena verranno diffusi vaccini e terapie efficaci. Dobbiamo ora concentrarci nell'affrontare le cause che ostacolano l'espansione della nostra Associazione e dei valori che rappresenta, nella diffusione della cultura del Ma-



Il Presidente Nazionale parla al Salone Nautico di Genova



L'ammiraglio Marzano con i soci della Sezione di Lago del Turano a Trieste per la Barcolana 2020

re e delle relative attività quale Ente Pubblico del nostro Paese. La strategia l'ho indicata nella mia Relazione programmatica distribuita ai Presidenti per la prevista approvazione e sintetizzata nel Punto Nave del precedente numero della nostra Rivista. Adesso i fatti devono seguire alle parole. E qualche fatto in questi primi cento giorni l'abbiamo realizzato. Mi riferisco alla finalizzazione della prima convenzione per rinnovo di concessione stipulata tra la LNI e la MM a livello PN con soggetto attuatore Presidente della Sezione di Napoli, al lancio del primo progetto ambientale "Paladini del Mare" coordinato con il Ministero competente, alla conclusione con esito favorevole della trattativa con il CONI per l'affiliazione dei nostri Gruppi Sportivi grazie al rinnovato rapporto di collaborazione con le Federazioni e la FIV in particolare, alla finalizzazione in corso di

una convenzione specifica con il CIP-Comitato Italiano Paraolimpico- per le tante attività sportive che i nostri Soci ed i nostri Amici diversamente abili conducono, al successo del concorso fotografico sulle attività delle nostre Sezioni in tempo di Covid ed i cui scatti migliori costituiranno le pagine del calendario 2021 quale veicolo di promozione delle attività meritorie condotte. Molto resta da fare, ma con il vostro aiuto sono fiducioso che potremo navigare verso nuove mete sulla rotta tracciata dai nostri predecessori che 123 anni fa ebbero una intuizione innovativa e illuminata, fondare la Lega Navale Italiana. Auguro a tutti noi, ai nostri famigliari ed

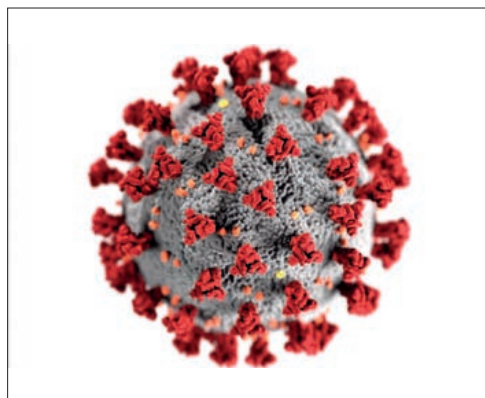
amici un sereno Natale con le attenzioni che il Covid richiede ed uno splendido 2021 che ci vedrà protagonisti di una decisa ripartenza post pandemia.



Sullo sfondo degli Hansa della Sezione, una socia diversamente abile di Palermo Centro

“Legati” al virus

di Carlo Bruno



Tutto l'associazionismo nella fase dei più duri lockdown si è distinto per la sua capacità di venire incontro alle esigenze dei più fragili per un'emergenza epocale e spesso negata dai meno sensibili. Il grande e spericolato susseguirsi di norme, dai

La resilienza prudente della Lega Navale nell'era Covid 19

DPCM emanati dal Governo ai decreti approvati dalle Regioni alle ordinanze locali dei sindaci, ha messo in seria difficoltà chi vi scrive, che più volte nell'accingersi a tirar giù qualche rigo si è visto superato dalla velocissima evoluzione e dai fatti. Intanto il punto di partenza:



Un'immagine elaborata con foto ad alta definizione e ad elevatissimo numero di scatti, delle “goccioline di Flugge” evidenzia la devastante azione che possono avere, nelle pandemie, i getti organici dei nostri corpi; in apertura, l'immagine elettronica del Corona Virus



La foto mostra il corretto assetto che dovrebbe essere sempre assunto da un navigante; naturalmente in questo caso si tratta di una persona sola e che quindi non ha necessità della mascherina

- Come ci si comporta nelle nostre sezioni e per mare al tempo del Covid 19?
- Come continuare l'operatività all'esterno e l'attività nautica in piena sicurezza?

Vale la pena di rimettere un minimo di ordine nella selva delle informazioni: Il virus, come dimostrato ormai con certezza, viene veicolato in primis dalle "goccioline di Flugge", che emettiamo con tosse e starnuti, in genere non oltre 1 metro attorno a noi, ma anche nell'aerosol diffuso in aria dalla nostra bocca quando ad esempio parliamo a voce alta o concitatamente, meno infettante ma purtroppo pronto a spingersi anche oltre il fatidico "metro" che ci metterebbe in sicurezza... Inoltre, su certe superfici è in grado di sopravvivere a lungo, molto più a lungo di quanto indicato dalle precedenti esperienze e su cui epidemiologi ed infettivologi avevano contato...; è facile così infettarsi portando le mani sporche alla bocca ed inspirando con forza milioni di particelle virali che penetrano aggressive ed "appiccicose" nelle nostre vie respiratorie. E gli occhi? Non è stato dimostrato l'assorbimento diretto dalla congiuntiva, la membrana trasparente che riveste il bulbo oculare, né la sua presenza nelle lacrime dei malati,

ma si suppone che minime quantità dall'occhio potrebbero raggiungere il naso passivamente trasportate attraverso le vie lacrimali di deflusso e da lì essere ispirate...; su questo in realtà non c'è ancora certezza, né è stato dimostrato che chi porta occhiali abbia meno rischio di chi non ne ha.

È necessario che all'arrivo in sezione, in locali aperti o chiusi, in vista di una riunione o in previsione di un'uscita in mare, siamo perfettamente coscienti di non avere la febbre: l'uso in proposito di termometri contactless nelle mani di un incaricato all'ingresso o di autodichiarazioni scritte o verbali sull'assenza di una ipertermia ($>37,5^\circ$) è divenuto ormai un fatto corrente e quotidiano, così come l'igiene delle mani (inutili i terribili guanti che vedevamo in giro nei primi giorni della pandemia, subito sporchi e pericolosissimi) e l'uso delle mascherine (ormai è prescritto che vadano indossate anche all'aperto). Rispettiamo il distanziamento sociale, stiamo ad almeno 1 metro di distanza se non conviventi e scansiamo in ogni caso gli assembramenti, minimi che siano, i simpatici capannelli di soci davanti alla barca per "raccontarsi" qualcosa delle esperienze, in spiaggia, in mare, vissute in



Un gruppo di soci e sostenitori della Lega Navale (sulla sedia a rotelle vediamo il presidente della provincia di Rieti ad una manifestazione organizzata dalla locale Sezione sul lago del Turano) durante una manifestazione al Lago del Turano, ognuno con la sua maschera di sicurezza

estate su una barca d'altura, una canoa o una deriva. Segnaliamo, prima di partire da casa, il nostro arrivo in banchina in qualche modo, anche un sms o messaggio whatsapp raccolto da un incaricato, con la finalità di prevenire un assembramento e di "tracciare" il nostro percorso in caso malaugurato di un ingresso del virus nella nostra compagine associativa.

E in mare? Non ci servono le mascherine nelle uscite in singolo, ma prescriveri di usarle SEMPRE nelle uscite in doppio o in equipaggio, continuando a rispettare la regola del "METRO DELLA SALVEZZA". All'interno di un cabina, sia in uscita diportistica tra persone non conviventi che durante una regata, nel tirar su e giù (dentro e fuori) le vele o altre attrezzature, cerchiamo di autorizzare sempre la stessa persona ed evitare di favorire il contagio diretto ed indiretto in un luogo chiuso: In condizioni partico-

lari di umidità, temperatura e ristagno dell'aria, il virus potrebbe avere all'interno della barca un ambiente idoneo alla sua persistenza sulle superfici e dimostrarci quanto sia capace di divenire appiccicoso, infettante e cattivo.

Rendiamo tutto semplice, e anche se nel momento in cui scrivo non sono interdette per decreto le lezioni e le assemblee nelle associazioni private (nel rispetto delle note regole e del distanziamento sociale) cerchiamo di svolgere la nostra attività istituzionale utilizzando i più moderni strumenti digitali; sono sicuro che chiunque in poche battute saprà impadronirsi della tecnologia necessaria, anche a costo di interpellare un volenteroso nipotino, e comunque diventa davvero opportuno se non necessario, adeguarsi al digitale nel tempo della resilienza e convivenza con il virus. Non finirà presto. ■

Riscaldamento globale: cause, conseguenze e rimedi

di Maria Sveva Sciuto

Da tempo, l'ambiente marino è diventato il protagonista di convegni, congressi, eventi e mostre, ma negli ultimi tempi l'attenzione su di esso è cresciuta significativamente.

Nel corso di questi ultimi decenni, è cresciuta la consapevolezza che le pressioni antropiche sugli ecosistemi marini siano troppo elevate e lo sfruttamento delle risorse marine sempre più intenso, e che il loro impatto sulle acque marine



Due immagini dello stesso fiordo dell'Alaska, riprese una nel 1894 e una nel 2013, evidenziano l'inesorabile scioglimento dei ghiacci cui fa da corollario l'innalzamento del livello della massa marina; in apertura, un'eloquente aspetto di quanto riesce a fare la stupidità dell'uomo inquinando i mari



debba essere contenuto ed auspicabilmente ridotto. Infatti, come noto, tra i temi più discussi degli ultimi anni, ma spesso poco apprezzati e compresi, vi sono proprio quelli inerenti la plastica in mare e lo sviluppo responsabile e sostenibile delle risorse marine.

Per sviluppo sostenibile, concetto introdotto durante la conferenza di Rio De Janeiro del 1992, si intende l'insieme delle attività che permettono alla generazione umana attuale e alle altre specie che vivono sulla Terra, di soddisfare i propri bisogni senza mettere in pericolo la capacità del pianeta di soddisfare i bisogni delle generazioni future.

Il mare è generalmente visto come un piacevole luogo dove effettuare attività ludiche o di svago: in realtà svolge un ruolo essenziale e fondamentale per la vita sul pianeta Terra e tutti noi dipendiamo direttamente o indirettamente dall'azione che gli oceani esercitano su quest'ultimo.

A questi infatti è attribuibile il merito di aver reso il nostro pianeta abitabile. Secondo le più recenti teorie, le prime forme di vita sulla Terra molto probabilmente hanno avuto origine nel mare ed i primi microrganismi sviluppatasi in acqua si ritiene siano stati in grado di immettere in atmosfera enormi quantità di ossigeno, permettendo così lo sviluppo di forme di vita complesse, sino alla nostra.

Che ne siamo consapevoli o no, la specie umana dipende dal mare per la propria sopravvivenza. Mari ed oceani sono fonte di cibo e prodotti, comprese le alghe che sono alla base della



Una bella immagine artistica del rientro alla base del sottomarino nucleare Nautilus (SSN 571) dopo la traversata in immersione del Polo Nord effettuata nel 1958

produzione di medicinali salvavita, regolano il clima e la composizione chimica dell'atmosfera, ed hanno effetti determinanti sul ciclo dell'acqua e sulle condizioni meteorologiche. Il 90% dei traffici mondiali avviene utilizzando le vie marittime. Inoltre, mari e oceani sono la fonte principale di ossigeno insieme alle foreste e, coprendo il 71% del pianeta, contengono la quasi totalità della biosfera, intesa come l'insieme delle zone della Terra in cui le condizioni am-



Un francobollo commemorativo da 20 copechi del sottomarino nucleare sovietico *Leninskij Komsomol*, che ripeté l'impresa del Nautilus nel 1962

bientali consentono lo sviluppo della vita.

Nonostante tutto questo, i mari sono perennemente minacciati. Con le proprie attività l'uomo li inquina con acque di scarico, petrolio, metalli pesanti, pesticidi e plastica.

Sempre maggiore è il numero delle spiagge cosparse di mozziconi di sigarette, tappi e bottiglie di plastica e lattine di alluminio, che impiegano migliaia di anni per smaltirsi. Per questo motivo, è fondamentale effettuare la raccolta differenziata, e riusare, riutilizzare e valorizzare contribuirebbe a restituirci e a conservare un ambiente sano.

Si parla però fin troppo, spesso e purtroppo con pochi risultati concreti, della plastica e dei rifiuti in mare, del viaggio che compiono dalla terra al mare (l'81% dei rifiuti marini arriva dalla terraferma), dove diventano trappole e cibo per gli organismi marini e di conseguenza anche per noi, ma questo è un discorso già ampiamente affrontato.

Sarebbe infatti opportuno chiarire come l'uomo possa cambiare il clima, influenzando non solo la temperatura atmosferica ma anche quella dei nostri oceani.

Sicuramente a causa delle industrie e dei grandi incendi che si sono succeduti, soprattutto quelli dolosi come quelli sviluppati un anno fa in Australia, le emissioni di gas in atmosfera sono notevolmente aumentate. Ma ognuno di noi ha la sua parte di colpa. Tutti, infatti, chi più e chi meno, ogni giorno utilizziamo automobili, impianti di climatizzazione, camini e stufe.

Le conseguenze del riscaldamento globale sono diverse e tra queste si annoverano l'aumento del livello di acidità e di temperatura delle acque oceaniche. Questo cosa comporta?

Gli oceani scambiano continua-



Con l'innalzamento progressivo del livello marino molti atolli, come questo delle Maldive, nella foto, saranno inesorabilmente destinati ad essere sommersi, scomparendo

mente anidride carbonica con l'atmosfera, ma ogni anno ne immagazzinano più di quanta ne rilascino e questo provoca un abbassamento del PH delle acque portandolo da 8.25 a 8.14.

Questo processo di continua acidificazione degli oceani comporta lo scioglimento dei gusci calcarei delle conchiglie dei molluschi, costituite da carbonato di calcio (CaCO_3). Gli oceani ed i mari in generale, agiscono dunque da tampone per l'anidride carbonica, e svolgono un ruolo importante nella rimozione della stessa dall'atmosfera.

Tra gli ecosistemi che più risentono dell'aumento delle temperature dell'acqua, del riscaldamento globale e dell'acidificazione dei mari, vi sono le barriere coralline, *hotspot* (centri) di grande biodiversità marina.

Le barriere coralline stanno affrontando il fenomeno di *coralbleaching*, ovvero sbiancamento dei coralli, dovuto proprio all'aumento delle temperature delle acque oceaniche. I coralli tropicali vivono in acque calde ed in simbiosi con alghe unicellulari, chiamate zooxantelle, che forniscono nutrimento e colore ai coralli. Allo stesso tempo le zooxantelle ricevono protezione e materiale come l'anidride carbonica prodotta dal corallo per poter effettuare la fotosintesi.

A tal proposito, quando si ha un aumento della temperatura, l'intera struttura corallina entra in una sorta di febbre (un po' come la nostra) e il corallo espelle le alghe simbiotiche, portando alla luce la struttura calcarea pallida o bianca (da qui lo sbiancamento dei coralli). In assenza delle zooxantelle il corallo muore di fame e solo

nel 2016 si è perso il 30% delle barriere coralline mondiali.

Il riscaldamento globale, inoltre, sta causando lo scioglimento dei ghiacciai, e con la quantità di ghiaccio che hanno perso negli ultimi 16 anni Antartide e Groenlandia si potrebbero riempire più di due miliardi di piscine olimpioniche!

Lo scioglimento dei ghiacciai sta mettendo in crisi tutte le specie a loro strettamente legate, in particolare quelle del polo artico (Polo Nord) dove lo scioglimento sta avvenendo in modo più repentino che altrove. Gli orsi polari, per esempio, stanno vedendo il loro habitat quasi cancellato e le superfici ghiacciate sulle quali cacciare, notevolmente ridotte.

Anche le foche della Groenlandia, che abitano tra i ghiacci dell'Artico, sono, per questo motivo, una specie a rischio di estinzione. Per proteggersi dal freddo, infatti, le foche forano il ghiaccio, ruotando il corpo con l'aiuto delle pinne come un trapano, e creano delle profonde buche dove si riparano. Ma con lo scioglimento dei ghiacciai le foche hanno difficoltà a costruire le tane dove ripararsi, partorire e allattare i propri cuccioli.

Lo scioglimento dei ghiacciai sta inoltre mettendo in crisi il funzionamento degli oceani. Il loro movimento è dovuto al grande nastro trasportatore oceanico, i cui motori sono i poli.



Questa porzione di un banco corallifero, evidenzia il processo, in molte località divenuto endemico, di sbiancamento

Dal polo Nord l'acqua gela e il ghiaccio, fatto di acqua dolce, galleggia sull'acqua sottostante fredda e ricca in sali. Quest'acqua molto densa affonda. Dal polo nord la corrente fredda scen-



Una donzella pavonina assieme ad una triglia (quest'ultima in basso a destra); la donzella, fino a non molti anni fa tipica delle acque del Mediterraneo meridionale, è ora comune in quasi tutto il bacino

de lungo la dorsale Atlantica e arriva al polo Sud dove avviene la stessa cosa. Da qui si dipartono due correnti verso gli oceani indiano e Pacifico, dove in prossimità dell'equatore, l'acqua risale in superficie e si riscalda, dirigendosi nuovamente verso i poli.

È il freddo che muove gli oceani e li mette in connessione, ma siamo in un periodo di riscaldamento globale ed i motori freddi rischiano di fermarsi. Quando si sciolgono i ghiacci, questi liberano acqua dolce che resta in superficie, perchè leggera e poco densa, e si oppone alla circolazione oceanica mondiale, che è determinante per il clima.

Basti pensare che negli ultimi anni del 1950 il sommergibile statunitense "Nautilus", seguito nel 1962 dal sovietico *Leninskij Komsomol*, è potuto passare sotto i ghiacci del polo Nord, mentre ora la rotta siberiana permette il transito alle navi anche dove prima dominava un ghiaccio impenetrabile.

Il Mar Mediterraneo ha una condizione molto simile a quella appena descritta ed ha tre motori freddi: Il Golfo del Leone, il Mare Egeo e il Nord Adriatico.

Se i motori freddi si fermassero, il Mediterraneo

sarebbe anossico sotto i 500 metri di profondità e la vita al di sotto di questo livello non sarebbe più possibile. La corrente Adriatica si è già fermata una volta e dobbiamo far sì che questo non accada più.

Altra conseguenza dello scioglimento dei ghiacciai a seguito del riscaldamento globale è l'innalzamento del livello marino, che nel 2100, nelle peggiori delle ipotesi oscillerà tra i 52 e i 98 centimetri e potrebbe causare non solo la modifica della maggior parte delle coste, ma anche la perdita di alcune tra le isole più belle del mondo, come quelle delle Maldive, dei Caraibi o molte indonesiane.

A tal proposito, il governo locale di Malè, capitale delle Maldive, ha messo a punto una campagna di acquisto di territori da altre nazioni per poter provvedere al trasferimento degli abitanti delle Maldive quando le condizioni non consentiranno più

di abitare sulle isole. In un secolo, circa, questo scenario, per ora solo ipotetico, diventerà realtà e molti luoghi soccomberanno ai danni ambientali provocati dall'uomo e dalla sua brama di progresso ai danni di Madre Natura.

Questo purtroppo sarà un problema non solo per le Maldive ma per molti Stati in via di sviluppo e molte regioni costiere, e tra queste ultime ci sono anche zone costiere del nostro Paese, e del Mediterraneo in generale.

Il livello del mare ha iniziato a salire molto repentinamente nel XIX secolo e nel XX secolo è aumentato di circa 17 cm, e ad oggi sta aumentando di 30 centimetri. Se le emissioni di gas non verranno ridotte, causeranno l'aumento del livello marino globale di oltre un metro entro il 2100 e di qualche metro entro il 2300.

Pertanto gli effetti di possibili tempeste, inondazioni, erosioni costiere e tsunami, saranno amplificati, con gravi conseguenze su edifici, infrastrutture costiere, sull'economia e sulla sicurezza della popolazione. Diversi sono i progetti allo studio per ipotizzare i possibili scenari futuri e che vogliono rispondere alle necessità delle popolazioni rivierasche, con lo scopo di

prevenire le calamità naturali lungo le coste del Mare Nostrum.

Tra le zone più a rischio del Mediterraneo vi sono quelle poste a meno di due metri di altezza sul livello del mare e caratterizzate da subsidenza (abbassamento del terreno). Tra le aree indagate vi sono Venezia, le Cinque Terre, l'isola siciliana di Lipari, che ha una subsidenza annua di 9 millimetri e l'isola di Lefkada, in Grecia.

Non solo, l'aumento di calore negli oceani produce alcuni effetti già visibili, che vanno oltre la crescita di temperatura. Alcuni bacini come il Mediterraneo si stanno tropicalizzando o meglio si sta verificando una meridionalizzazione del Mediterraneo, portando ad un'omogeneizzazione di temperature e altre proprietà chimico-fisiche tra le acque che sfiorano le coste africane e quelle che arrivano fino ai bacini settentrionali dell'Italia.

Per tale motivo, gli organismi marini termofili, ovvero quelli che vivono in ambienti caldi con affinità subtropicale, hanno iniziato a colonizzare e ampliare il loro areale verso zone in cui, prima, erano rari. Ne sono un esempio i barracuda, *Sphyraena viridensis*, che si sono spinti fino alle acque italiane. O la Donzella pavonina, *Thalassoma pavo*, che fino ad una quindicina di anni fa era diffusa solo nelle acque dell'estremo sud, Lampedusa e le Isole Pelagie, mentre ora è comune in tutto il Mediterraneo. Il pesce pagaglio, *Sparisoma cretense*, anch'esso limitato fino ad alcuni anni fa alle acque siculo-calabresi è ormai abbastanza comune anche nell'Arcipelago Toscano.

A causa del *global warming* (riscaldamento globale), tra gli scienziati si parla anche del "Paradosso del Mediterraneo". È ormai, infatti, noto che il nostro mare si stia tropicalizzando, e pertanto, le specie tropicali che arrivano nel Mediterraneo fanno poca fatica ad ambientarsi. Paradossalmente, infatti, sono le nostre specie autoctone che, essendo nate in un mare temperato, devono adattarsi alle nuove e calde temperature. Paradossale, no?

Tuttavia, nessuna specie locale sembra essere scomparsa a causa della migrazione delle specie aliene provenienti dal Canale di Suez che collega il Mediterraneo con il Mar Rosso. Le specie nostrane si stanno lentamente adattando.



Questo splendido, ma pericolosissimo per le sue pinne terminanti in aculei velenosi, esemplare di pesce scorpione, un tempo residente nelle acque del Mar Rosso, si è oramai acclimatato in quelle del Mediterraneo, nel quale è giunto tramite il Canale di Suez

Ad esempio, la triglia Mediterranea, *Mullus barbatus* e il merluzzo, *Merluccius merluccius*, sembrano essersi spostati in acque più profonde e più fredde, lasciando il posto ai loro rispettivi competitori indo-pacifici. Altre specie alloctone provenienti da Suez sono *Caulerpa racemosa*, alga che insieme alla *Caulerpa taxifolia* sta minacciando le preziose praterie di *Posidonia oceanica*, occupandone l'areale e il pesce scorpione, magnifico ma dotato di pericolosi aculei veleniferi. Non siamo esseri acquatici, ecco perché abbiamo sempre trascurato i mari, ma, per far fronte a tutti questi problemi, dovremmo rispettare le leggi che la natura ci impone e secondo alcuni studi il 2020 è un anno fondamentale per evitare la catastrofe climatica.

Molti Paesi rivedranno e presenteranno delle strategie a lungo termine, ambiziose quanto necessarie, per avvicinare il mondo all'obiettivo di limitare il riscaldamento a -1.5° e ridurre quindi le emissioni di gas in atmosfera entro il 2030, anno limite entro il quale potremmo ancora sperare di potere fare qualcosa per il nostro Pianeta. ■

La Ripresa parte dalla Vela

di Giulio Guazzini



Storie di uomini e di mare, velisti in cerca del vento e di avventure, decisi a mollare gli ormeggi restando il più possibile a contatto con la natura.

Navigare in libertà, nel silenzio riscoprendo la semplicità e il rispetto dell'ambiente, consapevoli che in barca a vela il viaggio è la parte migliore.

Che affrontare la navigazione predisponga a fronteggiare ogni evenienza, affini la capacità a sapersi modulare nelle più disparate situazioni è cosa nota, tanto che nel DNA del velista a svilupparsi è la capacità di reazione, quella resilienza necessaria per mantenere la bussola anche nei momenti più difficili.

Non è casuale dunque che in questa epoca contraddistinta dalla tragedia del Covid, dallo spettro del *lockdown*, proprio dal mondo del mare, della vela, arrivino messaggi positivi, segnali precisi di speranza che vanno ben oltre la pratica sportiva, l'evasione, il puro divertimento.

Il "pianeta mare", il comparto della nautica, proprio nella crisi sembra essere riuscito ad indicare la rotta dando un segnale di determinazione e di responsabilità sociale, un esempio tutto italiano di saper trovare risposte positive, di guardare avanti anche nel momento peggiore dell'emergenza.

Pandemia e crisi economica non hanno spento i riflettori sulla nostra industria nautica.

L'edizione numero 60 del Salone di Genova, grazie all'impegno ed alla capacità della Confindustria nautica, mentre gli altri boat show come Monaco, Cannes, La Rochelle e Parigi davano forfait, è riuscita a mantenere il punto, riscuotendo il consenso del pubblico, trasformandosi in un'edizione del coraggio, della passione e dell'orgoglio, riconfermando come il nostro Paese rappresenti l'eccellenza indiscussa della nautica mondiale, dalla cantieristica al design, dagli accessori alla componentistica. Seguono su questa scia diver-



Il varo di *Luna Rossa 2* avvenuto ad Auckland nello scorso mese di ottobre; in apertura un manifesto dell'ultima edizione della Vendée Globe



Una bella immagine di *Hugo Boss*, l'imbarcazione di Alex Thompson alla Vendée Globe 2020

se iniziative simbolo di vitalità del settore come la Milano Yachting Week, una sorta di boat show digitale, un salone nautico permanente a portata di click, che nell'epoca dello smart working ha raccolto diversi consensi almeno a guardare ai numeri: 50 espositori, 200 prodotti e 80 mila visitatori. Un luogo virtuale dove ritrovarsi spinti dalla passione per le barche, il mare, la vela.

Si perché in fondo, oggi, grazie alla tecnologia a portata di mano, si può restare connessi e vivere magari da casa tutta la vela minuto per minuto.

Ma certamente a stupire più di ogni altra cosa questa estate sono arrivate le richieste pressanti e infinite di voglia di vacanze in barca a vela. Il famoso charter che insomma ha registrato il boom di richieste.

Parole chiave: sicurezza e libertà. In un momento in cui il senso della vacanza è rivoluzionato da cause di forza maggiore, il noleggio di un'imbarcazione offre l'occasione per rivalutare il rapporto con il mare.

Emozioni uniche per giovani e famiglie, insieme ma distanziati, immersi in luoghi d'incanto pronti a concedersi un meritato periodo di evasione.

Anche in questo caso a parlare sono i dati, i numeri, con un incremento del 50% rispetto al 2019 nella ricerca di barche, come i catamarani, in grado di ospitare gruppi di 8 persone in tutta sicurezza.

L'Italia delle vacanze, scottata dal blocco imposto dalla pandemia, preferisce la barca alla spiaggia. Inutile esimersi dall'esprimere qualche critica.

A volte ci troviamo di fronte ad una corsa troppo repentina in cui si corre il rischio d'improvvisarsi, trasformandosi, in tribù di lupi di mare, senza però alle spalle un minimo di cultura marinara! Tutto questo non è casuale.

La barca, sempre più tecnologica e facile da portare, si è trasformata piano piano in camper, tanto che i nuovi velisti spesso la scambiano per un hotel con aria condizionata, wifi e Tv.

Come sanno gli appassionati veri, la vela non è solo evasione. Si è anche, direi addirittura, trasformata in materia scolastica, al pari di matematica, letteratura, biologia, grazie ad iniziative come quella promossa dalla Fiv, la federazione italiana della vela e dal MIUR. Ovvero insegnare ai giovani insieme alla cultura del mare una nuova dimensione formativa e didattica. E questo è anche ciò che la Lega Navale Italiana fa sin dalla sua creazione, ormai lontana da noi più di un secolo. Sotto questo aspetto, quindi, nulla di nuovo sotto il sole, però adesso di tutto ciò c'è una nuova consapevolezza.

Per 8 milioni di studenti e 1 milione di insegnanti, come avviene da tempo in Inghilterra, in Francia e in alcuni Paesi scandinavi, il progetto vela diventa valido per ottenere dei crediti formativi.

Piani didattici che prevedano, attraverso nuovi percorsi integrati, il sistema barca come attività, come metafora per favorire le attività out door, il collegamento tra pratica sportiva educazione ambientale e sviluppo sostenibile.

I Campi Scuola Vela insieme all'attività dei Circoli e a quella encomiabile delle sezioni della Lega Navale Italiana disseminate su tutto il territorio, restrizioni sanitarie permettendo, sono un segnale di ottimismo e volontà di reagire in maniera straordinaria.

Anche dal mondo dell'agonismo, quello della vela delle derive, come da quello dell'altura ar-



L'autore dell'articolo fotografato assieme a Giancarlo Pedote (a sinistra)

rivano testimonianze positive, di volerci essere nonostante l'emergenza sanitaria.

I primi allenamenti sul lago di Garda, palestra naturale, dove non manca mai il vento, per i virtuosi delle classi olimpiche decisi a scrollarsi di dosso la ruggine depositata dal blocco imposto delle attività sportive.

Una lenta e non sempre facile ripresa, fino al CI-CO, il campionato italiano delle classi olimpiche che, a Follonica, si è rivelato un successo, un esempio di come, rispettando le regole di sicurezza, si possa gestire anche un appuntamento così affollato e complesso.

A mantenere il punto anche la vela d'altura, quella delle imbarcazioni da crociera regata, con il campionato italiano d'altura disputato a Gaeta, grazie al consenso prudente degli armatori vogliosi di prendere il largo.

Non poteva mancare, anche se in molti non ci avrebbero scommesso, la durissima e rischiosa *Vendée Globe*, il giro del mondo in solitario no stop senza assistenza.

Una sorta di Everest dei mari, riservato a skipper professionisti decisi ad intraprendere la sfida della vita.

Una rotta impossibile per i comuni mortali!

21.638 miglia (40.075 Km) con una permanenza continuata in mare fra i 70 ed i 100 giorni.

Una sorta di viaggio nell'anima al quale è difficile rinunciare. Ne sa qualcosa Giancarlo Pedote, navigatore solitario fiorentino, che si è trasferito in Francia da dieci anni per prepararsi all'impresa.

Giancarlo è l'unico italiano in gara in un parter d'eccezione composto da 33 navigatori provenienti da diverse nazioni, compreso per la prima volta il Giappone. Da tenere d'occhio anche le donne. Mai una quota rosa così agguerrita.

Molto preparata e affidabile la barca di Pedote, il 60 piedi IMOCA Prismatic, un'imbarcazione con alle spalle già un giro intorno al globo nel 2016 con Jean Pierre Dick, quarto al traguardo.

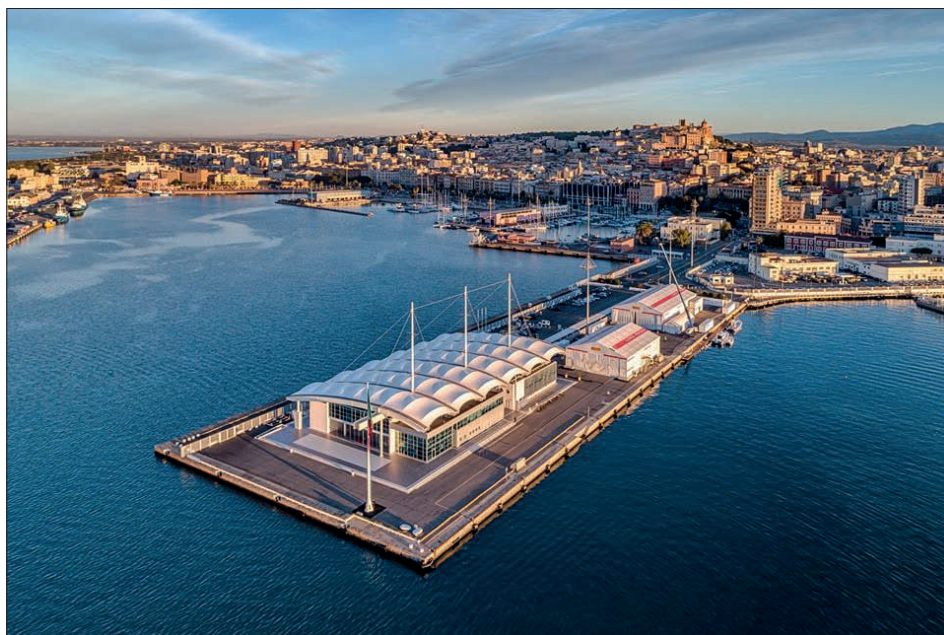
La barca di Pedote in realtà è un 60 piedi di metà generazione, in grado di combattere ad armi pari per ottenere un risultato a metà classifica, dotato di foil ridotti di superficie prima maniera anche se le sorprese in una competizione lunga e articolata come il Giro arriveranno sicuramente nei primi passaggi cruciali. A giocare, almeno sulla carta, il podio sono 7 imbarcazioni ultratecnologiche e, secondo gli osservatori più attenti, velocissime in ogni condizione.

Favorito *Hugo Boss*, di Alex Thompson, il britannico che ha all'attivo un terzo ed un secondo posto ottenuto nelle passate edizioni.

A questa maratona degli oceani hanno già partecipato quattro italiani: oltre a Vittorio Malingri e Simone Bianchetti che ha ottenuto il migliore risultato classificandosi 12mo, anche Pasquale De Gregorio e Alessandro di Benedetto.

Per Giancarlo Pedote è il sogno della vita e la sua partecipazione in questo momento rappresenta un anelito alla sfida oltre ogni barriera.

Un'avventura che ben si presta ad essere seguita a distanza sulle tv ed i social, grazie alle ultime tecnologie disponibili che consentono di



Il molo Ichnusa di Cagliari, sede della base di *Luna Rossa*

inviare immagini quasi in tempo reale, in diretta da bordo.

Ma a completare la partita, dimostrando come la vela, sport complesso e affascinante, offra delle potenzialità e delle occasioni più uniche che rare di attenzione e risorse in un panorama altamente variegato di specialità e segmenti, è la 36 ma edizione dell'America's Cup che torna, dopo quasi vent'anni, a disputarsi nelle acque della Nuova Zelanda, ad Auckland, nel mitico golfo di Auraki.

Lo sfondo esotico della terra dei kiwi per un'autentica battaglia navale fra challengers decisi a dare l'assalto alla vecchia brocca custodita dai velisti di team New Zealand.

A rappresentare con il tricolore a riva gli sfidanti, in prima fila, Luna Rossa Prada Pirelli, l'Ac 75 volante sviluppato, da un punto di vista progettuale, nelle acque di Cagliari, in Sardegna, dove la base operativa del team ha lavorato per 3 anni, portando a termine un minuzioso e impegnativo programma fatto di test al simulatore ed in acqua e dove nulla è stato lasciato al caso. A giocarsela saranno tre team.

Infatti oltre a Luna Rossa scenderanno in acqua gli inglesi di Ineos Team, guidati dal campione Sir Ben Anslie, e gli statunitensi di American Magic con Dean Barker alla ruota.

L'appuntamento, dopo l'esordio dell'America's Cup il 17 dicembre con le

World Series, è dal 15 gennaio al 17 febbraio mentre la finale è programmata dal 6 al 21 marzo del 2021.

Poche le certezze, tante saranno le sorprese nell'ammirare un'edizione della Coppa che farà storia soprattutto per l'impennata tecnologica impressa a questi motoscafi tanto estremi da essere stati definiti monomarani, dalle soluzioni futuristiche. Due timonieri sulla stessa barca, per esempio: Francesco Bruni e Jimmy Spithill, uno per parte per non dover passare da una parte all'altra dello scafo, con due binari

al posto del pozzetto unico.

Come dice lo skipper della Luna Max Sirena "Per fare la Coppa non basta essere un bravo velista. quello che conta è l'attitudine, la voglia, l'approccio" E aggiungerei anche un poco di sana follia visto che per salire su queste barche e governarle, significa essere disposti a prendere il volo, sollevarsi dall'acqua appunto per volare, superando velocità da brivido di oltre 45 nodi.

Questa sarà la Coppa delle meraviglie. Dove bisogna osare ed avere coraggio.

Dove l'unica cosa che conta è vincere. Una sfida che in questo momento forse ci vuole, può mostrarci una via, può aiutarci a sognare! ■

Vita di un presidente di Sezione

di Mauro Zecca



Per descrivere la vita del presidente di una Sezione è necessario partire da alcune considerazioni sull'estrema complessità di quel micro-universo che è rappresentato dall'insieme delle strutture periferiche della Lega Navale. Ci sono Sezioni in grandi città o in piccoli centri, con migliaia di soci o con poche decine, con alle spalle una storia più che centenaria o nate da ben poco tempo, in luoghi lontani dal mare, su acque interne, in città portuali o in località balneari, dove c'è solo la spiaggia, con grandi strutture a disposizione, con tanti

posti barca da gestire, oppure pochi, oppure nessuno, addirittura senza neanche una sede o un posto dove poter svolgere le proprie attività, con una vocazione prettamente sportiva, oppure sociale od ambientale o culturale. Dalla descrizione che ho fatto sembrerebbe di trovarsi di fronte solamente ad un gran minestrone di verdure, gettate dentro la pentola alla rinfusa e senza alcun senso logico, invece è proprio questa la ricchezza della Lega Navale Italiana: tante peculiarità, competenze ed esperienze diverse, che vanno a confluire in un'unica grande Associazione.

La mia storia di presidente della Sezione di Pomezia è veramente particolare: dopo aver accumulato parecchia esperienza nel settore nautico, abbastanza migliaia di navigazione, una breve parentesi come socio nella Lega Navale di Roma (presso la quale conseguì la patente nautica nel 1982) e dopo aver protratto una carriera sportiva agonistica ben oltre i limiti che il fisico mi stava indicando, nel 2002 decido di rimettere in ordine il mio piccolo Zef e di iscrivermi alla vicina L.N.I. di Pomezia, una piccola Delegazione ospite, poco integrato, presso uno stabilimento balneare al confine tra Torvaianica ed Ostia, la



Passaggio del Canale di Corinto nel corso del Progetto AENE, nel 2007; in apertura, l'autore di questo articolo nel 2020, fotografato in occasione della ripartenza post-Covid

sede è un vecchio container, pochissimi soci, poche barche per lo più malandate, poche attrezzature, un po' di cene e pranzi all'aperto e poca vela. Dopo l'estate del 2003, l'allora presidente si



Un incontro con il sindaco di Canakkale, in Turchia, durante il Progetto AENE, sempre nel 2007

allontana e in una stranissima assemblea, tenuta poco prima di Natale, gli altri 12 soci indicano me come presidente. Accetto con una buona dose d'incoscienza e senza tener conto che il numero esatto dei soci conteneva un richiamo ad una particolare simbologia religiosa, che invece mi avrebbe dovuto far riflettere ed indurmi ad opporre un deciso rifiuto. Il dato, però, era ormai tratto e il 10 gennaio 2004 vengo nominato presidente della Delegazione; il giorno successivo, come primo atto, mi ritrovo con la pala in mano per tentare di togliere la sabbia dalle barche sulla spiaggia, il mio primo pensiero è *"cominciamo bene ..."*. È l'inizio di un periodo di duro lavoro e di uno stravolgimento totale della mia vita. Per mia fortuna trovo un forte sostegno nel grandissimo Spyros Mazarakis, il Delegato Regionale, il quale mi guida con mano sicura alla conoscenza del mondo della Lega Navale, del modo di relazionarsi con le amministrazioni e di come saper cogliere le opportunità che potrebbero presentarsi; seguendo i suoi consigli, mi rendo ben presto conto che la mia breve esperienza alla Sezione di Roma non mi sarà di grande aiuto, troppe sono le differenze tra le due realtà e le relative

problematiche; faccio anche presto a capire che una realtà piccola e abbastanza disastrosa, come la Delegazione di Pomezia, se vuole diventare attraente per potenziali nuovi soci, deve percorrere strade diverse da quelle consuete ed uscire fuori dai canoni tradizionali; c'è bisogno di inventiva e di qualcosa che riesca a renderci interessanti ai nuovi soci, che nel frattempo, iniziano ad arrivare. Una concomitanza di eventi e la capacità di sognare di altri due soci, Jean-Luc Giorda e Donato Leccisi, fa sì che nasca il "Progetto AENE - Viaggio a ritroso sulla rotta di Enea". L'idea è quella di ripercorrere a ritroso (con dei piccoli catamarani a vela di 6 metri, non cabinati) l'antica rotta di Enea dalla foce dell'antico fiume Numicus (la leggenda narra che sia stata la destinazione finale dell'eroe troiano), che si trova a poche centinaia di metri dalla nostra base nautica, fino a raggiungere Canakkale in Turchia (città gemellata con Pomezia), all'interno dello stretto dei Dardanelli e vicino alla quale si trovano gli scavi di Troia. Immediatamente

provo la strana sensazione di sentirmi all'altezza di una simile impresa, confortato in questo dalla mia esperienza nautica e da quella di navigatore di Jean-Luc. Cominciamo allora ad elaborare un dossier e a farlo girare. Alcuni ci prendono per pazzi, altri per fortuna ci prendono sul serio; tra questi ultimi ci sono: l'ammiraglio Angelo Mariani (allora presidente nazionale della Lega Navale), il suo successore l'ammiraglio Marcello De Donno, il vicepresidente Ammiraglio Mario Maguolo (con il quale rimango a stretto contatto) il dottor Tamas Marghescu (Direttore per l'Europa dell'Unione Mondiale per la Conservazione della Natura), la Provincia di Roma, il Comune di Pomezia, il cantiere Lady Hawke Catamarani (che ci regala il primo scafo) e il grande giornalista e navigatore Franco Bichini, della rivista Nautica. Gli anni seguenti sono pazzeschi: nel febbraio 2005 esponiamo un catamarano al Nautic Sud di Napoli; pochi mesi dopo presentiamo il progetto all'A.G.S. di Ischia; la Delegazione diventa partner dell'Unione Mondiale per la Conservazione della Natura (che ci nomina ambasciatori nel Mediterraneo del progetto *Countdown 2010* e ci fa avere un

contributo); partecipiamo al Convegno Mondiale sulla Diversità Biologica a Montecatini; riceviamo un finanziamento anche dalla Provincia di Roma e dalla Presidenza Nazionale; il nostro progetto riceve addirittura l'apprezzamento della Presidenza della Repubblica: comincia a girarmi la testa. Acquistiamo altri due scafi e co-



In banchina durante una sosta a Port Leon, nell'isola di Kalamos, in Grecia nel 2012

minciamo ad armarli. Durante questo periodo, dedico alla Delegazione ogni momento libero e tutte le mie energie (il mio fisico ne pagherà le conseguenze): sono quasi sempre con pennello della resina in mano, oppure con il trapano o con il cacciavite, magari steso dentro lo scafo di uno dei catamarani, stringo bulloni su bulloni, passo l'antivegetativa. I mesi passano e nel frattempo la Delegazione cresce, i soci continuano ad aumentare e possiamo anche acquistare qualche vecchia deriva; diamo finalmente vita ad una piccola scuola vela ed iniziamo ad organizzare anche qualche regata. Dormo pochissimo, tante sono le preoccupazioni e ancora di più le cose da fare, devo scrivere relazioni, occuparmi dei tesseramenti, dei conti, delle pulizie, di organizzare la vita sociale. Mi trovo spesso a parlare in pubblico e per me è un po' uno choc: non mi piace parlare davanti a tante persone, riesco però, a poco a poco, ad abituarli. Nel frattempo, comincio a frequentare i presidenti delle altre strutture periferiche e da ognuno di loro imparo

qualcosa, sia in positivo che in negativo. Parte finalmente il progetto AENE, lo svolgiamo in due anni perché non abbiamo avuto il tempo di testare i mezzi e l'organizzazione: nel 2006 la parte italiana (fino a Porto Badisco), nel 2007 di nuovo la parte italiana e poi il salto verso Canakkale, dove arriviamo il 14 agosto; la formula è quella del campeggio nautico. Non sto qui a raccontare la storia dello svolgimento di questo viaggio, perché meriterebbe gli dedicassi un intero libro, dico solo che, durante la nostra rotta, abbiamo visitato tante altre Sezioni e abbiamo ricevuto un grandissimo sostegno. Il successo del progetto AENE ci consente di avere una discreta notorietà, ci sono articoli su di noi addirittura su alcune riviste estere, esponiamo uno dei catamarani al Campionato Mondiale di *Match Race* di Fiumi-

cino (qui riceviamo addirittura l'apprezzamento di alcuni timonieri della Coppa America), poi al Salone Nautico di Genova ed in seguito al Big Blue di Roma. La Delegazione continua a crescere; per la scuola vela scegliamo di acquistare dei sunfish, barche molto semplici, perfette per imparare, adatte a velisti di ogni età e con le vele colorate che sono ben distinguibili. Anche io ne compro una e comincio a partecipare alle regate del circuito nazionale. Nel 2009 diventiamo Sezione; vengono organizzati altri viaggi in campeggio nautico, tutto sembra andare per il meglio ma ad un certo punto la situazione precipita: lo stabilimento che ci ospita comincia ad avere dei problemi e, alla fine del 2010, viene acquistato da una società che ha l'intenzione di aprire lì un circolo nautico. Siamo costretti ad emigrare e non so proprio come fare, sembra la fine di tutto; sento addosso la responsabilità per avere deluso tutti quei soci rimasti (parecchi se ne sono ormai andati) che hanno creduto in me e ai quali non so dare certezze sul nostro futuro.

Preparo un curriculum con tutto quello che abbiamo fatto in questi anni e vado, letteralmente, a piangere in Comune. Per fortuna trovo qualcuno disposto ad ascoltarci e ci viene assegnata una sede presso una struttura dove sono già presenti altre associazioni; è solo il primo passo: piano piano riusciamo ad ottenere un altro piccolo locale dove ricavare un bagno e delle docce, un'autorizzazione per tenere le barche sulla spiaggia antistante, il permesso di costruire una cala vele esterna; ci assegnano anche un pezzetto di area all'aperto, per la prima volta abbiamo anche un ufficio! Con la nuova sede inizia una nuova vita per la Sezione, si possono fare tante più cose, si organizzano più regate e iniziamo ad organizzare anche tanti eventi culturali, incontri con scrittori e navigatori, conferenze e convegni ambientali in una bella sala comunale, a fianco della sede, che l'Amministrazione ci mette a disposizione in queste occasioni. Si iscrive un nuovo socio, Stefano Mini, appassionato di kayak fishing e cominciamo anche ad organizzare gare e ad ospitare soci che praticano questa disciplina (arriveremo ad organizzare



Un momento del corso di Minialtura, con una imbarcazione regalata alla Sezione di Pomezia



Durante la presentazione del Progetto Velaterapia, patrocinato dal comune di Pomezia nel 2019

anche 2 Campionati Italiani). Ormai l'attività in Sezione mi assorbe completamente; siamo ripartiti da capo e costruiamo rastrelliere per i kayak, armadietti all'interno della cala vele interna; mi sento il prototipo "del presidente operaio". I soci ricominciano ad aumentare e con loro cominciano anche i primi appetiti di chi vorrebbe ricavare benefici economici personali dalla nuova situazione. Divento il bersaglio di chi vorrebbe rimuovermi, nonostante goda della fiducia della stragrande maggioranza dei soci, per trasformare la Sezione in un mero circolo velico privato o, peggio, in uno stabilimento balneare. Passo alcuni anni d'inferno ma tengo duro e continuo a far sì che la Sezione mantenga la sua connotazione di articolazione periferica di un Ente Pubblico che persegue fini di pubblico interesse; per qualcuno può risultare scomodo ma sono assolutamente convinto che per il buon andamento di una Sezione (specialmente per una partita da zero, come la nostra) il perseguimento dei fini istituzionali debba assolutamente prevalere su tutto il resto. Nel 2015 arriva un'altra svolta che cambia ancora la vita della Sezione: l'incontro con il Professor Roberto Miletto, direttore dell'Unità Operativa di Psichiatria Infantile di Pomezia: iniziamo ad occuparci di ragazzi con disagio mentale e con bisogni educativi speciali; l'attività è svolta in collaborazione con l'ASL e le scuole del territorio; il progetto si chiama "Vela-

terapia per ragazzi” ed è patrocinato dal Comune di Pomezia. L’ASL comincia a fornirci i dati e possiamo constatare come i risultati che riusciamo ad ottenere siano entusiasmanti: il mare, la vela e la passione che mettiamo nell’accogliere i nostri piccoli ospiti si dimostrano un’ottima medicina e lo possiamo anche toccare con mano, visto che molti dei ragazzi che hanno intrapreso questo percorso sono ora soci ordinari della Se-



Alla premiazione della III edizione della Regata Open per derive e catamarani, dedicata alla memoria del socio Gianni Roffo, a Pomezia, nel 2019

zione. Collaboriamo anche con la Casa Famiglia Chiara e Francesco, che si trova all’interno dello stesso comprensorio, organizzando attività per i loro ragazzi. A fine 2017 sottoscriviamo un protocollo d’intesa, per la velaterapia, con l’ASL RM6 che coinvolge anche le Sezioni di Anzio e Nettuno; l’anno successivo riusciamo (con il contributo della Presidenza Nazionale) ad acquistare un’imbarcazione Hansa 303 con la quale riusciamo a fare attività con ragazzi non vedenti, con disturbi percettivi, con sindrome di Down, con forme di autismo e con disabilità agli arti superiori.

Da tempo non sono più presidente della Sezione ma ho l’incarico di direttore tecnico. In quest’anno così problematico abbiamo attivato, per la prima volta, un centro estivo e raggiunto il tetto di 190 soci (di cui la metà ha meno di 25 anni); siamo ormai diventati un vero riferimento per tanti giovani e per le loro famiglie, seguiamo inoltre diversi ragazzi e ragazze in situazioni di fragilità. Ora la stragrande maggioranza dei soci non proviene più da Roma ma risiede nel territorio; questo vuol dire maggior partecipazione, senso di appartenenza e il voler considerare la Sezione non solo come un luogo dove poter tenere la propria barca o kayak a basso costo ma, soprattutto, come un luogo di aggregazione da poter frequentare insieme alla propria famiglia. Per quanto mi riguarda, continuo a fare le stesse cose di 16 anni fa: riparo barche, vele e motori, passo l’impregnante, pulisco, raccolgo la spazzatura (sembra sia il compito precipuo del presidente o dell’ex-presidente), parlo con i genitori, porto i ragazzi in barca, faccio il giudice di regata, porto il gommone giù in spiaggia la mattina e lo riporto su la sera con il trattore, preparo le richieste per i campi di gara, preparo la documentazione per le richieste dei patrocini ed ora che sono in pensione mi tocca lavorare ancora di più, anche se, finalmente, ci sono tanti giovani e meno giovani che danno una mano: siamo diventati tanti e tante sono le cose da fare. In conclusione: se per caso, ad un determinato punto della vostra vita, vi proponessero di diventare Presidente di una piccola Lega Navale e a voi balenasse in mente l’idea di accettare, vi consiglio di sedervi, magari con un buon bicchiere di vino in mano, ed aspettare che vi passi questo malsano intendimento. Scherzo, naturalmente: il patrimonio che acquisirete, fatto d’incontri, di grandi e durature amicizie, di momenti vissuti insieme, di avventure in mare, di luoghi visitati, di progetti condivisi, di ore ed ore di lavoro spalla a spalla, di volti di ragazzi felici e di genitori riconoscenti, vi accompagnerà per tutta la vita e vi ripagherà di ogni sacrificio. Dimenticavo: nonostante questa vita frenetica ho anche, incredibilmente, trovato il tempo di sposarmi, mia moglie è anche lei appassionata di vela e ha condiviso con me questo percorso, insieme a tante miglia di navigazione: lo ha talmente condiviso che ora è lei il Presidente. ■

La nautica italiana e il Salone di Genova: lo stato dell'arte



di Claudio Boccalatte

Nei numeri di novembre 2017, gennaio 2019 e gennaio 2020 di questa rivista ci siamo occupati dello stato di salute del mercato della nautica e del Salone Nautico di Genova degli anni 2017, 2018 e 2019. Vogliamo ora vedere l'evoluzione del mercato nell'ultimo anno e come è andata l'ultima edizione del Salone, chiusasi il 6 ottobre 2020. Naturalmente anche il settore della nautica è stato pesantemente influenzato dalla pandemia generata dal virus Covid 19.

Il 2019 è stato un anno di rallentamento dell'economia mondiale, principalmente per le tensioni commerciali e politiche tra Stati Uniti e Cina e per le loro ripercussioni sul mercato globale. La crescita globale, secondo le stime del WTO, si è

attestata sul 2,9%, il livello più basso dal 2006. Tra i principali Paesi membri dell'Unione Europea, la Germania è, insieme, all'Italia l'economia che ha più sofferto nel corso del 2019, mentre Spagna e Francia hanno retto meglio, per quanto entrambe siano cresciute a un ritmo inferiore rispetto al 2018. In particolare, in Italia, il passo dell'economia nel 2019 è rimasto lento, con un PIL cresciuto di un esiguo +0,2%. Il calo del -0,3% registrato nell'ultimo trimestre del 2019 rispetto al trimestre precedente ha interrotto bruscamente la sequenza di moderati incrementi che durava da quattro trimestri, dopo la breve recessione del secondo e terzo trimestre 2018. La crescita nulla del quarto trimestre del 2019 rispetto allo stesso trimestre dell'anno

precedente (misurata dunque in termini tendenziali) conferma inequivocabilmente che l'Italia si trovava in fase di stagnazione già prima della pandemia.

La nautica, in controtendenza, negli ultimi 5 anni ha realizzato in Italia una straordinaria performance di crescita: +17% (2015), +19% (2016), +13% (2017), +10% (2018), +12% (2019). Anche il 2019 si è quindi chiuso con un incremento a doppia



Alcune delle imbarcazioni a motore presenti al Salone Nautico di Genova 2019; in apertura, l'alzabandiera sul Salone nel giorno della sua apertura

cifra, portando il fatturato del comparto a 4,78 miliardi di euro, un valore quasi doppio rispetto ai minimi del 2013/2014. Aumenta anche il numero degli addetti effettivi del comparto industriale (per un totale di 23.510, + 5,4% sul 2018, e parte degli oltre 180.000 addetti della filiera), così come il contributo della nautica al PIL (2,22%, in aumento del 11,9% rispetto all'anno precedente). La ripartizione del fatturato per comparto vede il 64,4% alla cantieristica, il 27% agli accessori e l'8,6% per i motori.



Stand LNI in cui si è riscontrato un discreto accesso di pubblico

Nel settore dei superyachts (unità di lunghezza superiore a 24 metri), secondo quanto riporta l'autorevole 2020 Global Order Book pubblicato dalla rivista Boat International, nel 2019 il mercato mondiale ha segnato una lieve contrazione degli ordini (la prima dal 2013), che sono passati dagli 830 del 2018 a 807; l'Italia ha però mantenuto la prima posizione al mondo (la quota italiana rappresenta circa la metà degli ordini mondiali, raggiungendo il 49,3% del totale con un lieve aumento del +3,8% e un incremento di 19 unità rispetto all'anno precedente); al secondo posto si è confermata l'Olanda, con una contrazione (72 ordini, -7,1%); al terzo posto la Turchia (65 ordini) ha sorpassato il Regno Unito, ed al quinto posto si è confermata la Germania, con un aumento del 22,8%. Tra i costruttori, il primo posto è sempre del gruppo Azimut-Benetti, seguito da Sanlorenzo. Il gruppo Ferretti non ha diffuso dati ufficiali (per problematiche legate all'intenzione, poi annullata, di quotarsi al mercato azionario di Milano), ma si stima che

si collochi tra i primi 3 produttori mondiali, che sono quindi ancora una volta tutti italiani. Tra i primi 20 cantieri mondiali ve ne sono ben 7 italiani. L'Italia risulta anche prima nella classifica basata sulla stazza lorda complessiva, con 135.863GT, seguita dalla Germania (101.928GT) e dai Paesi Bassi (84.051GT). La stazza lorda media per gli ordini di queste tre nazioni è invece molto varia, evidenziando la specializzazione della Germania nei gigayacht (media di 5.365GT), dell'Olanda nei megayacht (media di 1.167GT) e dell'Italia nel segmento superyacht (media di 341GT).

I dati dei primi 9 mesi del 2020 per il mercato italiano delle grandi imbarcazioni in leasing, mercato che sta assumendo una sempre maggiore importanza all'interno del settore della nautica, sono molto positivi. Mentre in generale il leasing e il noleggio a lungo termine in Italia nel 2020 hanno un segno negativo, come lo ha il PIL del nostro Paese, il leasing nautico, invece, nei primi nove mesi del 2020 ha già raggiunto l'intero volume d'affari dell'anno 2019, segnando un incremento del 30% sullo stesso periodo dello scorso anno.

Il quadro del commercio con l'estero conferma le imbarcazioni da diporto italiane nella "top ten" dei prodotti il cui export è cresciuto di più negli ultimi vent'anni, con un nono posto assoluto. L'Italia ha il secondo posto nella classifica 2019 degli esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica, con 2,6 miliardi di dollari e il 15% di quota export mondiale, in crescita del 19,6% rispetto al 2018. Per quanto riguarda il saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica, l'Italia si classifica invece prima, con un totale complessivo di 2,2 miliardi di dollari. Al primo posto tra i mercati esteri si trovano gli USA con il 15,9 % delle esportazioni dall'Italia di unità da diporto, per un valore di 386 milioni di dollari. Anche a livello europeo l'impatto dell'emergenza sanitaria sulla stagione turistica

LA LEGA NAVALE AL 60° SALONE NAUTICO

Nonostante la pandemia la Lega Navale, come negli anni precedenti, è stata presente al salone nautico con un proprio stand istituzionale e con l'organizzazione di alcuni eventi e la partecipazione ad altri. Nella giornata inaugurale, in particolare, si è tenuto l'incontro "Lega Navale Italiana: cultura, sport e sociale, la base nautica per Enti e associazioni del Terzo settore" con la partecipazione del Presidente della Lega Navale Italiana Ammiraglio di squadra Donato Marzano e del consigliere nazionale Umberto Verna. Il Presidente ha sottolineato la particolare attenzione che la Lega Navale sta rivolgendo alla nautica sociale, per consentire ad un sempre maggior numero di italiani di vivere il mare, anche se diversamente abili o in condizioni economiche disagiate.

Un altro evento organizzato dalla Lega Navale è stato il convegno "La Lega Navale Italiana per l'ambiente marino: passato, presente e futuro", tenutosi il 2 ottobre, cui hanno preso parte Luigi Valerio (direttore Centro culturale ambientale della Lega Navale Italiana) e Maria Sveva Sciuto (dell'ufficio ambiente della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana) che hanno posto l'attenzione sul problema della plastica in mare e sui vari progetti sviluppati dalla Lega Navale Italiana per fronteggiare la questione.

estiva è stato meno negativo di quanto temuto e ha registrato un crescente interesse per le attività diportistiche, anche da parte di nuovi utenti. In generale, l'impatto della pandemia sul settore della nautica è, infatti, in completa controtendenza con quello, per esempio, delle crociere. Mentre le navi da crociera, per la presenza di più persone in spazi ristretti per lunghi periodi e la difficoltà di adottare efficaci provvedimenti di distanziamento sociale, possono facilmente trasformarsi in focolai d'infezione con il contagio di una percentuale elevatissima delle persone presenti, come dimostrato dal caso della nave da crociera Diamond Princess bloccata in Giappone nei primi tempi della pandemia, una imbarcazione costituisce un ambiente perfettamente isolato, che protegge chi è presente a bordo da contagi provenienti dall'esterno, e quindi le imbarcazioni da diporto ad uso familiare sono state viste come isole felici nelle quali isolarsi per godere senza rischi del mare e della natura. Anche la normativa Covid assimila l'imbarcazione da diporto ad una abitazione; ad esempio le linee guida per il settore della nautica emanate fin dal mese di maggio dal governo stabiliscono che "A bordo di unità da diporto private valgono le stesse regole delle unità abitative". Il Covid-19 costituisce un evento epocale, che anche quando sarà superata l'emergenza sanitaria vera e propria, lascerà profonde conseguenze nell'economia, nelle relazioni internazionali e nello stile di vita di tutti noi; utilizzan-

do un'espressione già impiegata dopo la crisi finanziaria del 2008, ci troveremo a vivere in una nuova normalità, un New Normal. Anche il settore della nautica da diporto, che della crisi nata nel 2008 è stato una delle vittime principali, si prepara, dopo la nuova crisi generata dall'emergenza Covid-19, scoppiata proprio quando si cominciava a vedere la fine del tunnel imboccato 12 anni prima, ad un ritorno ad una nuova normalità, caratterizzata sicuramente da notevoli differenze con la normalità precedente; questa nuova situazione, come tutte le novità, può essere vissuta come un'opportunità per i migliori rappresentanti dell'industria della nautica, che dovranno fare i conti con vari fattori, quali la sostenibilità, la necessità di nuovi investimenti tecnologici e l'adeguamento ad un nuovo, diverso stile di vita.

Già prima della crisi, tutte le più importanti associazioni internazionali, a partire dalle Nazioni Unite, avevano posto lo sviluppo sostenibile al centro delle loro linee d'azione. In particolare nel campo marittimo l'IMO, organizzazione dell'ONU per il settore, ha individuato nuovi, stringenti requisiti per la riduzione delle emissioni di gas nocivi in atmosfera da parte dei mezzi navali, incluse le unità da diporto, e l'impatto di queste normative sul settore della nautica era un argomento di grande attualità. Oggi la pandemia ha, se del caso, rafforzato ulteriormente l'attenzione dell'opinione pubblica alle problematiche ambientali ed alla sostenibilità,

che debbono essere messe al centro dell'opera dei progettisti.

Il settore della ricerca deve essere rafforzato, inserendo nuovi aspetti, come quelli sanitari, tradizionalmente alieni dalla progettazione delle navi, come dimostrato anche dal diffondersi di schemi certificativi dei sistemi di gestione per prevenire e mitigare il propagarsi delle infezioni a tutela della salute delle persone da agenti biologici: si veda ad esempio la Biosafety Trust Certification del RINA, volta a prevenire l'insorgere di infezioni batteriche e virali, ma anche a contenerne la diffusione nel caso si riscontrasse un caso durante l'esperienza di viaggio. Da citare anche l'attenzione alle possibilità che le nuove tecnologie offrono per effettuare attività di sorveglianza e certificazione da remoto, senza recarsi fisicamente a bordo; questa opportunità, nel periodo centrale dell'emergenza caratterizzato da un *lockdown* globale, è stata l'unica possibilità di operare per settori come le società di classifica e gli studi di consulenza tecnica, al fine di mantenere l'operatività di unità navali commerciali e da diporto.

L'esperienza del Covid-19 porterà, anche dopo il termine della crisi sanitaria vera e propria, ad una modifica del nostro stile di vita, sia per le pesanti ricadute economiche e sociali di medio termine, sia per il notevole aumento dell'attenzione alle problematiche sanitarie come il distanziamento sociale, l'impiego di dispositivi di prevenzione come guanti, mascherine e gel disinfettanti e la maggiore attenzione alla sanificazione degli ambienti di lavoro, di vita e di svago. Queste novità dovranno essere opportunamente valorizzate anche nella progettazione nautica, in particolare per le unità di dimensioni maggiori destinate ad attività commerciale tipo charter.

Il 60° Salone Nautico di Genova

Il Salone Nautico internazionale che si è svolto a Genova tra il 2 e il 6 ottobre, organizzato da UCINA Confindustria Nautica, è stato il primo grande evento in Liguria ed il primo salone dedicato alla nautica nell'era del distanziamento sociale dovuto alla pandemia di Covid 19. Il salone, caratterizzato da rigorosi protocolli di



L'ammiraglia della flotta di unità a motore presenti al Salone Nautico di Genova 2019 è *Oasis 40 M* del Cantiere Benetti

sicurezza sanitaria, è stato un grande successo anche solo per il fatto di essere stato tenuto.

Ovviamente, le strette misure prese per assicurare il distanziamento sociale hanno portato a mettere in vendita un numero di biglietti nettamente inferiore al numero di visitatori che era stato registrato negli ultimi anni. Ricordiamo che, dopo un minimo di 109.000 nel 2014, gli spettatori, con una crescita costante, erano arrivati a 188.404 nel 2019 (ancora molto inferiori rispetto ai 327.000 visitatori nel 2007). Nel 2020

sono invece stati registrati 71.168 visitatori, pari al massimo consentito dalle misure sanitarie.

Erano presenti come espositori 824 diversi marchi, su una superficie di oltre 200.000 mq tra spazi a terra e in acqua di cui il 90% all'aperto. Molte le novità presentate da cantieri ed industrie del settore, tra cui 18 anteprime mondiali di imbarcazioni; le "ammiraglie", cioè le unità di maggiori dimensioni; tra le imbarcazioni presenti al salone esse sono state:

- nel settore della vela, Mylius 80, imbarcazione di 25 metri di lunghezza fuori tutto, costruito interamente in fibra di carbonio, progettato dall'architetto Alberto Simeone e costruito dal cantiere Mylius Yachts di Podenzano (Piacenza).
- nel settore delle imbarcazioni a motore, Oasis 40M del cantiere Benetti, con una lunghezza fuori tutto di 40,80 metri e una larghezza massima di 8,50 metri.

Nell'ambito del salone sono stati organizzati 73 eventi tra convegni, seminari, workshop tecnici, conferenze e presentazioni. Nel corso del convegno "Boating Economic Forecast/ La resilienza della nautica. Quali scenari per il settore nell'era del new normal?", a cura dell'Ufficio Studi di Confindustria nautica, sono stati presentati i risultati del settore nel 2019 e le tenden-



Quella della flotta di unità a vela presenti al Salone è stata invece *Mylius 80*, del cantiere Mylius Yachts di Podenzano (Piacenza)

ze del 2020. Tra gli altri eventi di interesse tecnico, citiamo la conferenza "La Marina Militare negli abissi dell'oceano artico - presentazione dei risultati scientifici della campagna di ricerca High North 20" dell'Istituto Idrografico della Marina di Genova e tre convegni organizzati dalla sezione lombarda di ATENA (Associazione italiana di tecnica navale): "Non chiamateli gommoni", dedicato alle innovazioni tecnologiche applicate al settore delle imbarcazioni pneumatiche, "Foiling the future", dedicato alle più recenti evoluzioni dei foil, appendici sommerse per imbarcazioni a vela, in particolare da competizione, e "2021: Nox addio? L'abbattimento delle emissioni inquinanti nella nautica da diporto".

Sempre nell'ambito del salone è stata consegnata all'Arma dei Carabinieri la prima di 16 vedette tipo FSD N800 prodotte da Ferretti Security Division, divisione del gruppo Ferretti dedicata alla produzione di imbarcazioni militari e paramilitari. Le nuove unità hanno lo scafo in materiale composito, lunghezza di 16,75 metri e larghezza di 4,43, pescaggio di 1,57; la motorizzazione è costituita da un sistema di propulsione ibrido diesel/elettrico Transfluid, che consente anche la navigazione a zero emissioni. ■

Novità sul MOSE

di Franco Maria Puddu



“Non in terra neque in aqua sumus viventes” ebbe a scrivere Paolo Diacono, il monaco cristiano, storico e poeta longobardo di lingua latina, nel suo trattato “Historia Langobardorum” nel 589, parlando delle popolazioni che vivevano nel territorio dove sarebbe cresciuta, nei secoli, Venezia, la Serenissima.

Certo, non era una frase colma di entusiasmo, dato che significava “non viviamo né in terra né in acqua”; questa era infatti la situazione di quegli insediamenti che sin dai primi decenni del 400 si erano stabiliti nelle lagune venete cercando di sfuggire alle varie ondate di invasioni barbariche che si erano abbattute su quelle terre.

Si trattava di piccoli raggruppamenti molto eterogenei di capanne su palafitte alla cui porta era legata, come un cane, una fida e indispensabile barca, come ci tramandano i cronisti dell’epoca. Che ci hanno riportato anche altre informazioni, fra le quali quelle sull’acqua alta, fenomeno che in quelle isolette allora e a Venezia sino ai giorni nostri, poi, è sempre esistito.

Le prime notizie esatte che abbiamo

Dopo una lunga gestazione è prossima l’entrata in servizio del sistema di controllo dell’acqua alta dopo una anteprima molto positiva

risalgono al 782 quando “C’era tanta abbondanza d’acqua che tutte le isole ne furono sommerse”, o nell’840 quando “Il mare attorno a Venezia aumentò talmente che tutte le isole furono sommerse oltremisura”, mentre nell’885, “L’acqua inondò tutta la città, e penetrò nelle chiese e nelle case”

e così via, per secoli e secoli, quando le cronache divennero più esatte, come, ad esempio, il 10 novembre 1442 quando “L’acqua crebbe quattro passi sopra l’ordinarietà. Il danno recato alle merci



Piazza San Marco con l’acqua alta in questo olio su tela di Vincenzo Chilone del 1825; in apertura, gli effetti dell’acqua alta a Venezia, oggi

fu di un milione di oro, e quello causato agli edifici supera i centomila ducati, Furono nominati sei Savi per la laguna.”.

Anche se oramai, ai giorni nostri, i media hanno reso edotta l'opinione pubblica sul fenomeno, è bene spendere due righe per farne un riepilogo.

Cos'è l'acqua alta

Il termine di acqua alta indica i forti picchi di marea che provocano allagamenti nell'area urbana della città lagunare. Quando superano gli 80 cm, vengono indicati come "acqua alta" e creano problemi di trasporto e di viabilità nei punti più bassi della città. Quando la marea supera i 100 cm, ne rimane allagato il 5% del suolo pubblico; A +110 cm, circa il 12% della città è coperto d'acqua, mentre a +140 cm, viene allagato il 60% di Venezia.

Ma attenzione, l'alta marea, da sola, non genera l'acqua alta: questa è causata dalla sovrapposizione di più fattori che, combinandosi con la marea astronomica (quella causata dall'attrazione gravitazionale esercitata sulla Terra dalla Luna e dal Sole), portano il livello dell'acqua a raggiungere quote imprevedibili, come in parte l'effetto dei venti di bora, ma soprattutto di scirocco.

Contribuiscono in certa misura anche due altri fenomeni poco noti come l'eustatismo, ossia l'innalzamento del livello del mare, e la subsidenza, ossia l'abbassamento del suolo per cause naturali o dovute all'azione dell'uomo, anche se recenti studi hanno dimostrato che questi due ultimi fenomeni non hanno la rilevanza che si dava loro un tempo.

Negli ultimi decenni, il ripetersi con una certa frequenza ed un visibile incremento del fenomeno dell'acqua alta, ha portato alla necessità di mettere in pratica un sistema per proteggere la laguna di Venezia dalle maree eccezionali, e così nel 2003 si è iniziato a realizzare il progetto MOSE, acronimo di Modulo Sperimentale Elettromeccanico.

Questo è realizzato con una serie di giganteschi cassoni stagni installati nelle 3 bocche di porto (Lido, Malamocco e Chioggia), ancorati sul fon-

dale che, all'occorrenza, assumono un assetto verticale bloccando così l'afflusso di acqua dal mare.

Ne abbiamo già parlato

Lega Navale si è già interessata di questo progetto (vedi numeri Marzo/Aprile 2007 e Marzo/Aprile 2017), ma sarà interessante adesso tornare ad osservarlo, dopo la attivazione generale, da molti considerata la prima entrata in funzione del sistema, avvenuta il 3 ottobre di questo anno.

Ricordando in breve, le 4 barriere, poste all'imboccatura della laguna, sono formate da 78 paratoie mobili incernierate da un lato sul fondale,



Le grandi paratoie del MOSE in allestimento lungo la linea di montaggio

in grado di sollevarsi per contrastare l'innalzamento del livello del mare; quando la situazione è tranquilla sono inattive, invisibili e piene di acqua di mare; quando è prevista l'alta marea, vengono riempite di aria compressa che ne provoca l'emersione in assetto quasi verticale.

Una volta emerse dividono il mare dalla laguna, proteggendola dalla maree; passata l'emergenza vengono svuotate dell'aria e riempite di nuovo con l'acqua, riadagiandosi così sul fondale. Fin qua, nella teoria, tutto bene.

Si tratta di un'opera colossale anche nel suo essere un prototipo, macchinosa anche se, nel concetto, è semplice, costosissima (è già costata oltre 5 miliardi di euro) anche per la sua unicità e la mancanza di esperienze pregresse.

Anche per questi motivi, dal 2003, data dell'inizio dei lavori, sono seguiti anni di polemiche, proteste, processi su tangenti e malversazioni che ne hanno ritardato il completamento. Il 10 luglio 2020 c'è stata la prova generale di innalzamento delle paratoie: per la prima volta tutto il sistema di 78 dighe mobili è entrato in funzione alle tre bocche di porto di Venezia, separando la laguna dal mare. Secondo le previsioni, il Mose procedeva verso l'entrata in servizio, pre-



La prova di movimentazione delle paratie di una delle bocche del MOSE avvenuta durante il collaudo in fase di allestimento

vista per il 31 dicembre 2021.

Il 2 ottobre scorso, però, le sirene hanno annunciato l'acqua alta, quasi si trattasse di un allarme aereo e, a ben vedere, la differenza non è poi tanta, anzi: l'arrivo di un raid aereo presagisce la distruzione di parti dell'obiettivo. Quelle della marea, l'allagamento di tutta l'area a rischio, senza eccezioni.

Il MOSE ha funzionato

Ma tant'è: il sistema ha funzionato, la marea è stata contenuta, piazza San Marco è stata bagnata da poche pozzanghere salmastre per la gioia dei veneziani e la delusione di qualche turista di quelli che vanno in cerca di disastri e tutto è andato per il meglio. Ma...

La legittima soddisfazione era ancora nell'aria

quando, due giorni dopo, la storica piazza dedicata a San Marco era di nuovo a mollo, e finalmente si è capito quello che del resto era stato reso noto sin dall'inizio: le paratie del MOSE non si alzeranno mai per le maree inferiori ai 110 centimetri, ma solo quando le previsioni avvertiranno l'arrivo di quelle da 130.

Questi 20 centimetri di differenza, sono infatti decisivi. Come abbiamo visto, i 110 cm prevedono l'allagamento del 12% della città, i 130 di oltre

il 50%. Non parliamo poi dei 140 cm secondo i quali la città andrebbe sott'acqua per oltre il 60%. Di conseguenza, ogniqualvolta si dovessero verificare maree atipicamente forti, Venezia sarà preservata dal MOSE, mentre per quelle di livello inferiore ai 130 cm, le grandi paratoie continueranno a giacere sul fondale marino.

Mentre da alcune parti si fa notare che queste ultime, sicuramente realizzate "a regola", ben collocate e ancor meglio mantenute, nonostante siano sott'acqua dalla metà degli Anni

90 e il sistema non sia ancora stato portato a termine nella sua globalità, hanno comunque dato un'ottima prova nella prima occasione del loro impiego "operativo".

Se tutto va bene il MOSE sarà a regime per la fine dell'anno prossimo, ma già qualcuno avanza dubbi sulla capacità dei metalli di resistere senza creare problemi per periodi lunghissimi di tempo, dal momento che tutti ben conosciamo la perniciosità degli effetti dell'acqua marina sull'acciaio, ancor che tenuta a bada con le migliori tecniche di conservazione. Inoltre deve essere sempre attiva una manutenzione antialga ma, soprattutto, antimolluschi (le vongole è meglio lasciarle agli spaghetti) che si è notato, allignano largamente sul metallo.

Nasce, però, ogni tanto un pensiero quando leg-

giamo o vediamo sui media delle dichiarazioni semi trionfalistiche inneggianti al MOSE che incitano "Salviamo Venezia dall'acqua alta". Ma l'acqua alta, come abbiamo visto, è un fenomeno naturale da sempre esistito e che, se mai, è stato incrementato dall'azione umana. Non ha molto senso, quindi, dire di salvare Venezia dalla marea in quanto è un fattore naturale e ineluttabile.

Infine, ai soliti sognatori inguaribili che vorrebbero le paratie in azione quasi in permanenza, ricordiamo che quello veneto è un complesso ecosistema lagunare con le sue leggi e le sue regole: modificarlo esageratamente potrebbe rischiare di trasformarlo in un ecosistema parzialmente palustre, cosa che nessuno auspica.

A questo proposito, ricordiamo al lettore che in Europa esistono già tre sistemi concettualmente analoghi (anche se in alcuni casi strutturalmente molto diversi) destinati a imbrigliare o comunque a diminuire gli effetti delle maree: uno in Olanda, che consta di un insieme di 13 grandi opere idrauliche detto *Deltawerken* (Piano Delta) ideato per evitare il ripetersi delle inondazioni da parte del Mare del Nord come quella che devastò il Paese nel 1953; uno in Inghilterra, detto *Thames Barrier* che impedisce il reflusso di grandi maree tramite il Tamigi, a Londra, e uno in Russia dove un complesso di dighe lungo 25 chilometri proteg-

ge San Pietroburgo dalle mareggiate del Golfo di Finlandia.

Un ricordo

Le opere colossali, comunque, non sempre presentano solo pregi, anzi...; e la loro entrata in funzione richiede spesso tempi lunghissimi che portano a volte anche a storici ripensamenti. Ci torna alla mente un vecchio ricordo che risale a quando, giovane guardiamarina, venni destina-



Ancora alcune paratie in fase di emersione durante una prova dello scorso anno: sono evidenti gli effetti della permanenza in mare del manufatto

to a Roma all'inizio degli Anni 70. Una mattina, nel grande parcheggio sotterraneo di Villa Borghese, appena inaugurato, vidi un complesso di grandi saloni fortemente illuminati, con hostess, piante ornamentali, materiali filmati e da stampa, enormi e pregevoli plastici, fotografie e così via.

Incuriosito mi fermai ad osservare e mi spiegarono che si trattava di una mostra permanente organizzata da un Ente che pubblicizzava la sua perla all'occhiello, un colosso che avrebbe trasformato addirittura un noto paesaggio italiano, prossima ad essere realizzata.

Era l'anno, se ben ricordo, 1972, la mostra illustrativa era già stata approntata da vari mesi e il tutto era stato organizzato da un Ente appositamente creato: quello per il Ponte sullo Stretto di Messina. ■



Un'immagine che, speriamo, il MOSE porti a normalizzare, senza dubbio romantica ma quanto meno scomoda per gli abitanti del luogo: Campo Manin, nei pressi di San Marco, durante l'acqua alta

“Uno di noi”

Una vita al servizio del mare 2ª parte

di Paolo Bembo



A chi non ha letto la prima parte di questo racconto biografico, la direzione della Rivista, prima di proseguire, suggerisce di trovare il numero di settembre-ottobre e cominciare da lì, per completezza, questo viaggio nella vita dell'amm. Iannucci, interprete al meglio dei valori che caratterizzano la LNI (n.d.r.)

I due anni che seguirono furono dedicati al completamento delle visite alle strutture e ad un'opera di "pulizia", proponendo alla Presidenza Nazionale la

soppressione di quelle che, per attività quasi inesistente o esiguo numero dei soci, non ritenevo avessero "le carte in regola" e nemmeno prospettive di sviluppo. I casi del genere non furono pochi e crearono qualche malumore, ma servirono di esempio e produssero nelle altre un incremento, anche se appena percepibile, delle attività istituzionali. Un caso che vale la pena citare è quello di una sezione che era rimasta commissariata ben sei anni, senza che fosse stata svolta alcuna azione intesa a rivitalizzarla o a sopprimerla. Diedi al commissario straordinario una settimana di tempo per farmi conoscere la sua

valutazione in merito e la sezione fu soppressa.

In queste mie proposte, cercavo sempre di valutare i pro e i contro. Avere una struttura che, con la sua sede, spesso in posizione eminente nella città o nel paese, stabiliva una presenza della LNI era senza dubbio positivo. Ma se fosse stato evidente che questa presenza era solo simbolica e non accompagnata da attività significativa, pur godendo di privilegi, quanto meno di carattere demaniale, l'immagine sarebbe stata ben diversa e non sarebbe servita ad accrescere la considerazione per l'opera



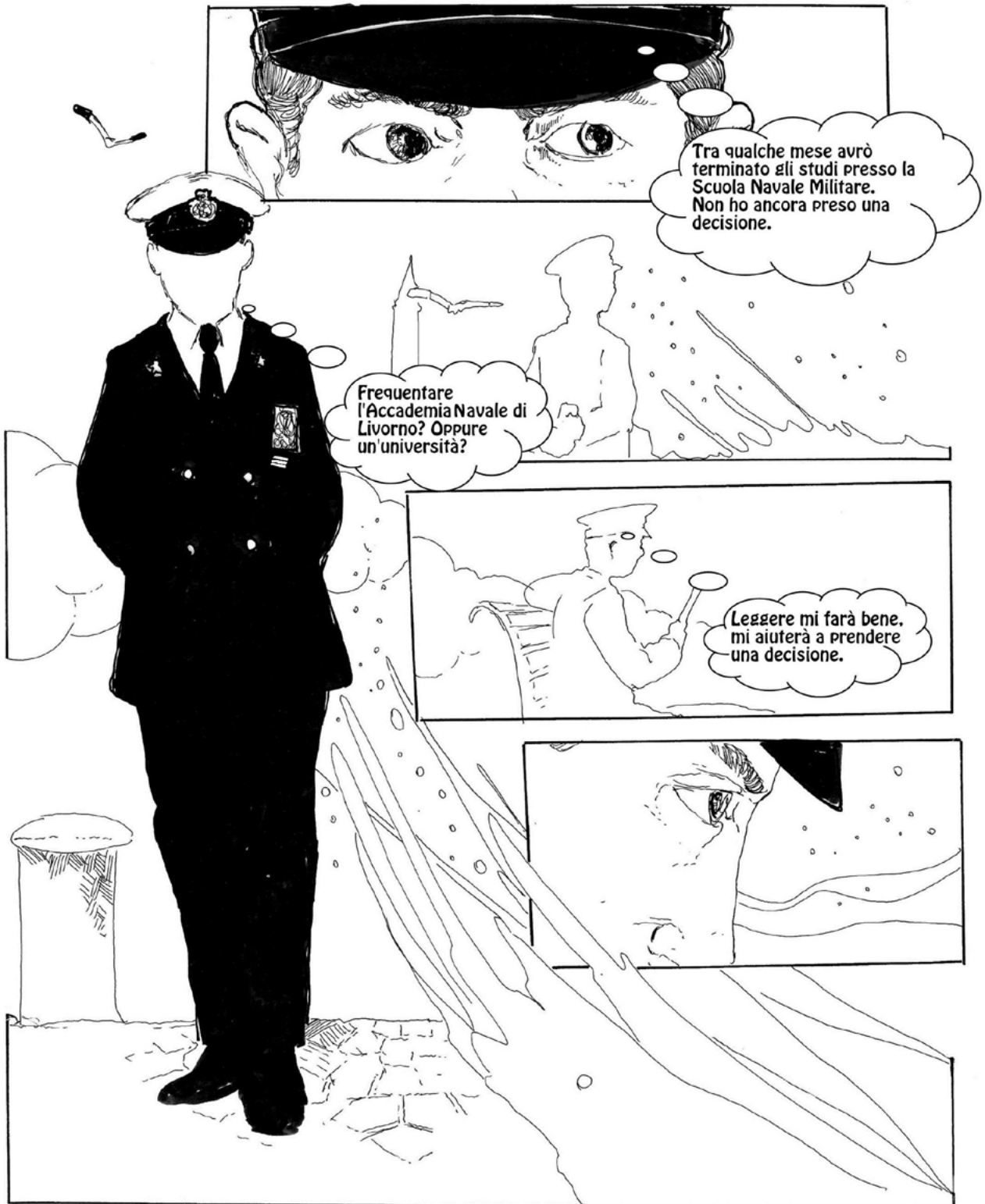
Appresi che il merito dell'iniziativa e del successivo coordinamento del lavoro delle scolaresche era della professoressa Silvana Vella Bianchettino, delegata scolastica della Sezione, che ne avrebbe in seguito assunto la presidenza; in apertura l'ammiraglio Giovanni Iannucci

diciottesima puntata:

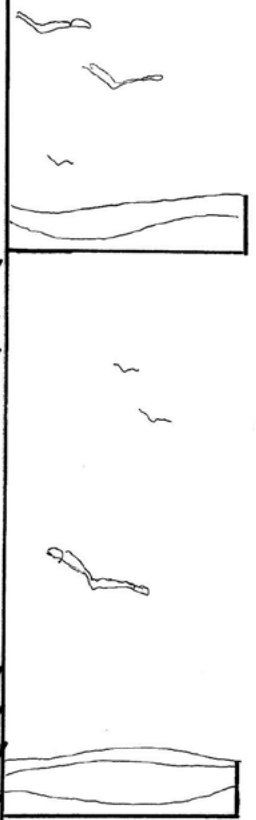
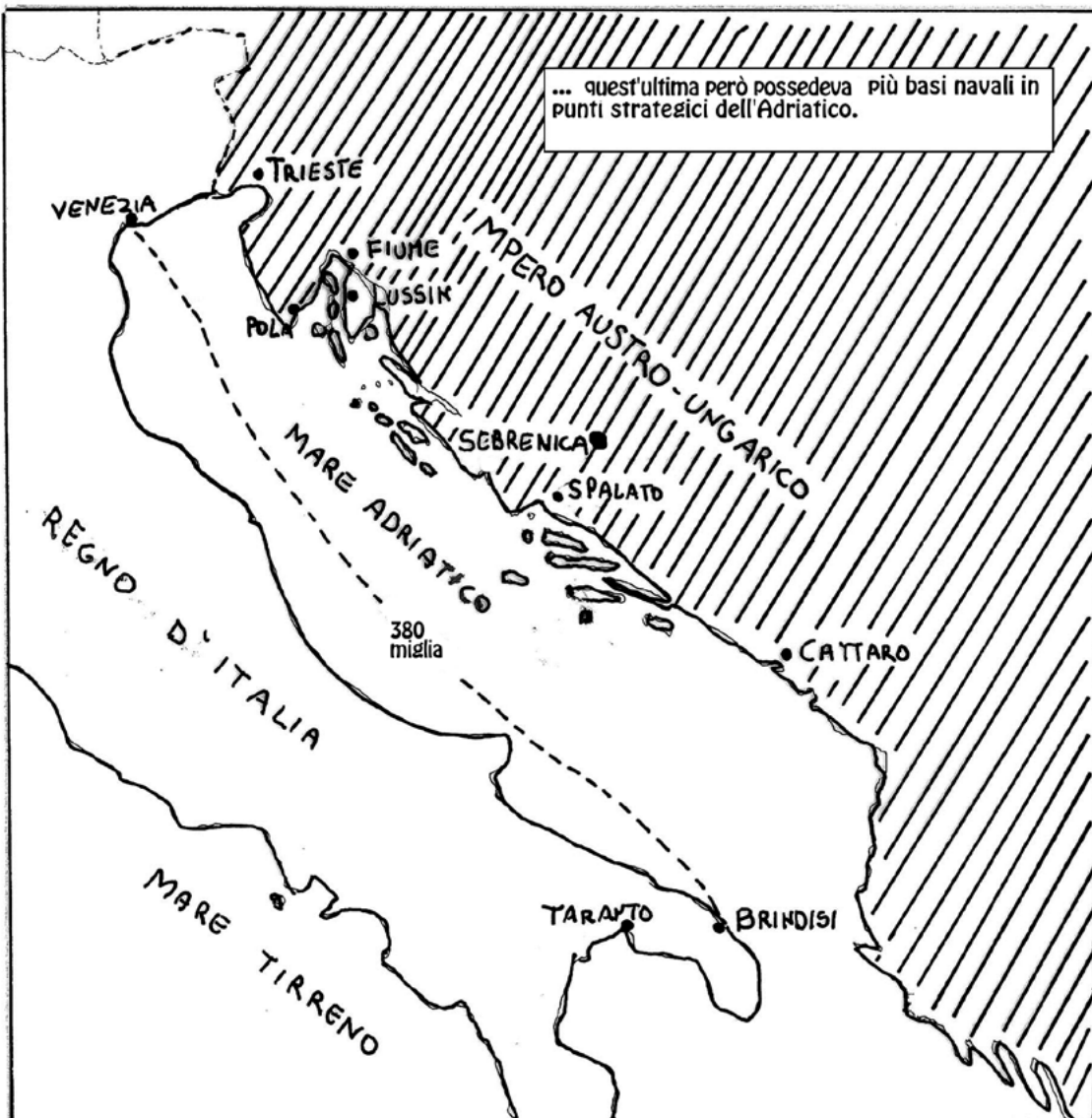
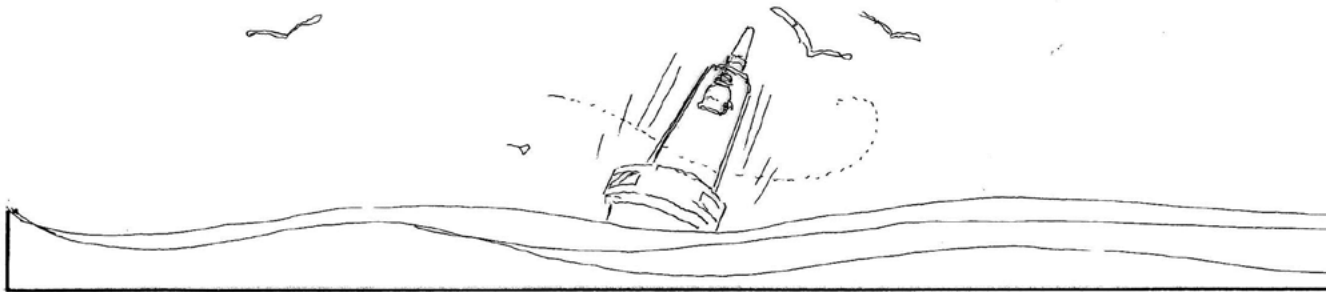
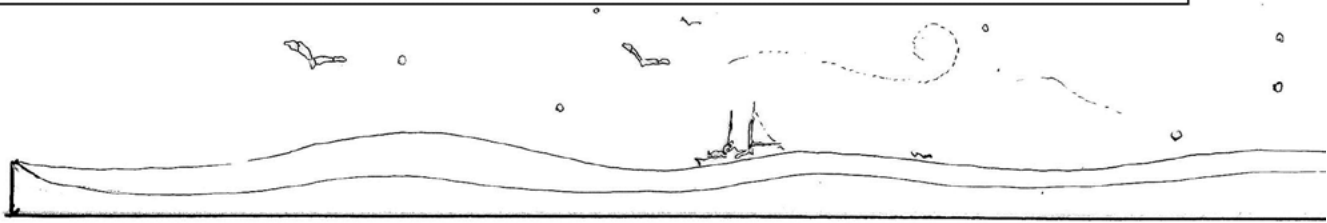
La Grande Guerra

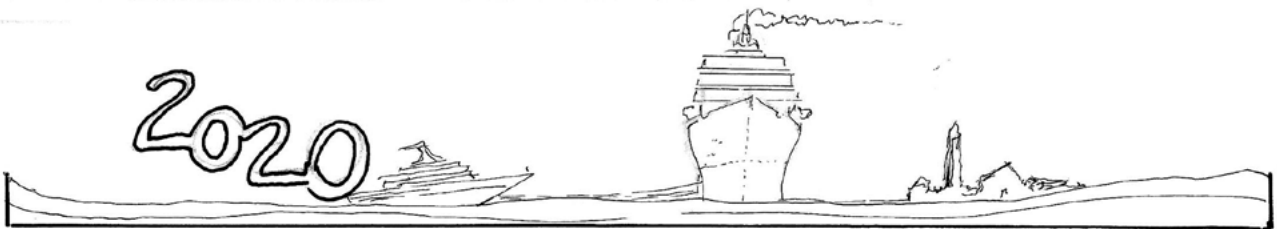
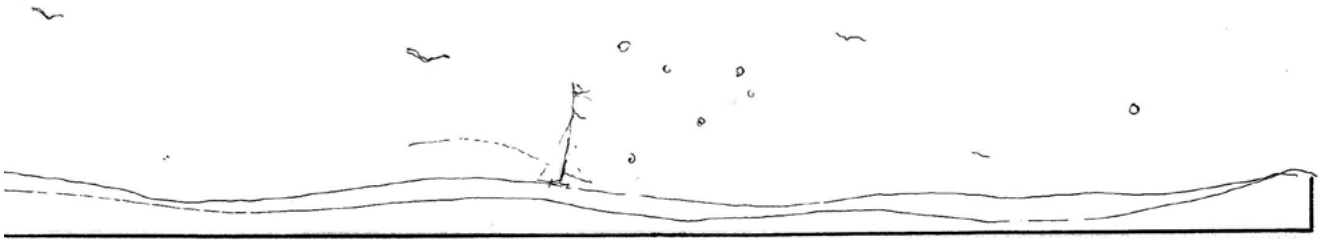
Cap.1- 1915
- 1916

Venezia, Marzo 2015.



Questo capitolo è interessante, narra della Grande Guerra, di come la nostra Regia Marina ha affrontato la Marina Austro-Ungarica nell' Adriatico. Nel 1915 la nostra Marina era modernamente strutturata ed in grado di fronteggiare quella nemica...





L'Adriatico era un mare di smeraldo, ed un secolo fa era percorso da imbarcazioni a vela e piccole navi a vapore. Adesso è solcato da grattacieli galleggianti, navi mostruose che spesso si addentrano sino nella laguna di Venezia! Nel 1915 il mare apparteneva ancora ai marinai ed ai navigatori.

La Grande Guerra ebbe inizio per noi italiani il 24 maggio 1915. L'Europa era devastata già da dieci mesi di guerra.

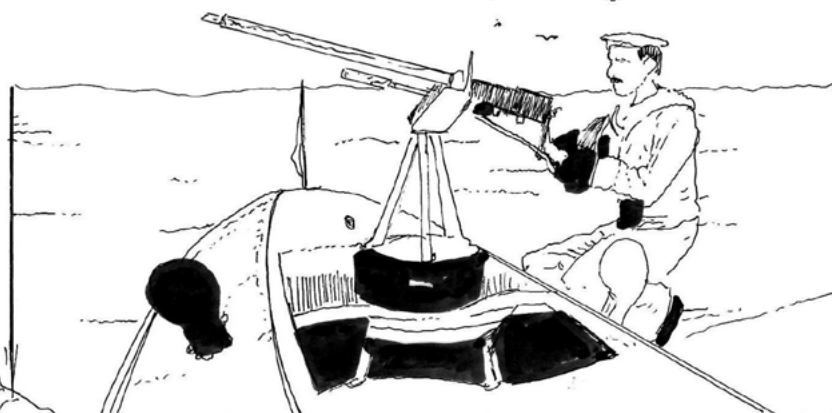
Per tutto l'anno 1915 gli scontri furono di modesta entità e le due Marine si studiarono a distanza.

Tra la fine del 1915 e la primavera del 1916, la Regia Marina trasferì attraverso l'Adriatico circa 150.000 superstiti dell'Esercito Serbo, con l'aggiunta di 23.000 prigionieri austriaci (destinati all'Asinara) e di un numero straordinario di profughi.

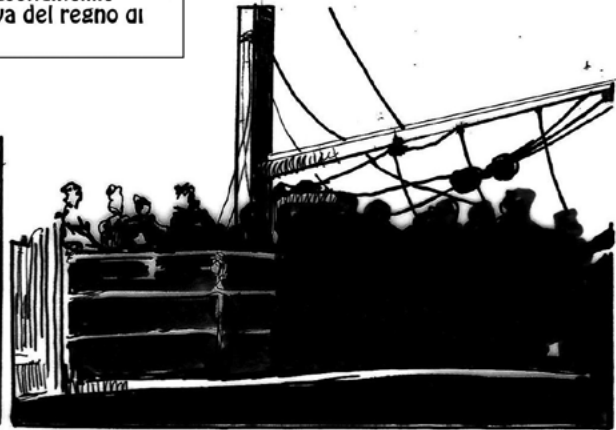
Un'operazione titanica: non si trattò di un semplice salvataggio, ma di una programmazione che consentì di circoscrivere al massimo gli effetti dell'offensiva austriaca nei Balcani. L'operazione ebbe successo grazie all'eroico impegno della retroguardia dell'Esercito serbo, con l'aiuto dell'Esercito e Marina italiani, che trassero in salvo le forze superstiti. In una lettera, il primo ministro Nikola Pašić, il 22 febbraio 1916 affermò:...



... "Per il trasporto dei serbi dall'Albania, esprimo i miei più sinceri ringraziamenti alla monarchia italiana per l'immediato ed efficace intervento della Marina del Regno d'Italia".



Il 24 dicembre 1915, dal cacciatorpediniere *Abba* sbarcò l'ultrasettantenne re Pietro I Karageorǵevich di Serbia. La struttura organizzativa del regno di Serbia fu salva grazie all'intervento della Regia Marina.

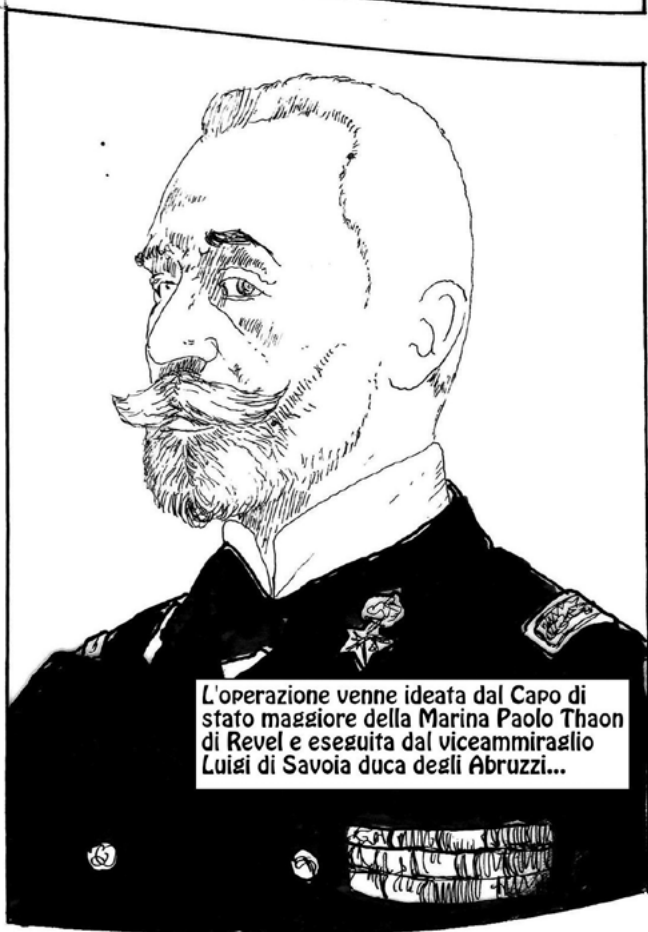


E adesso? Che facciamo?



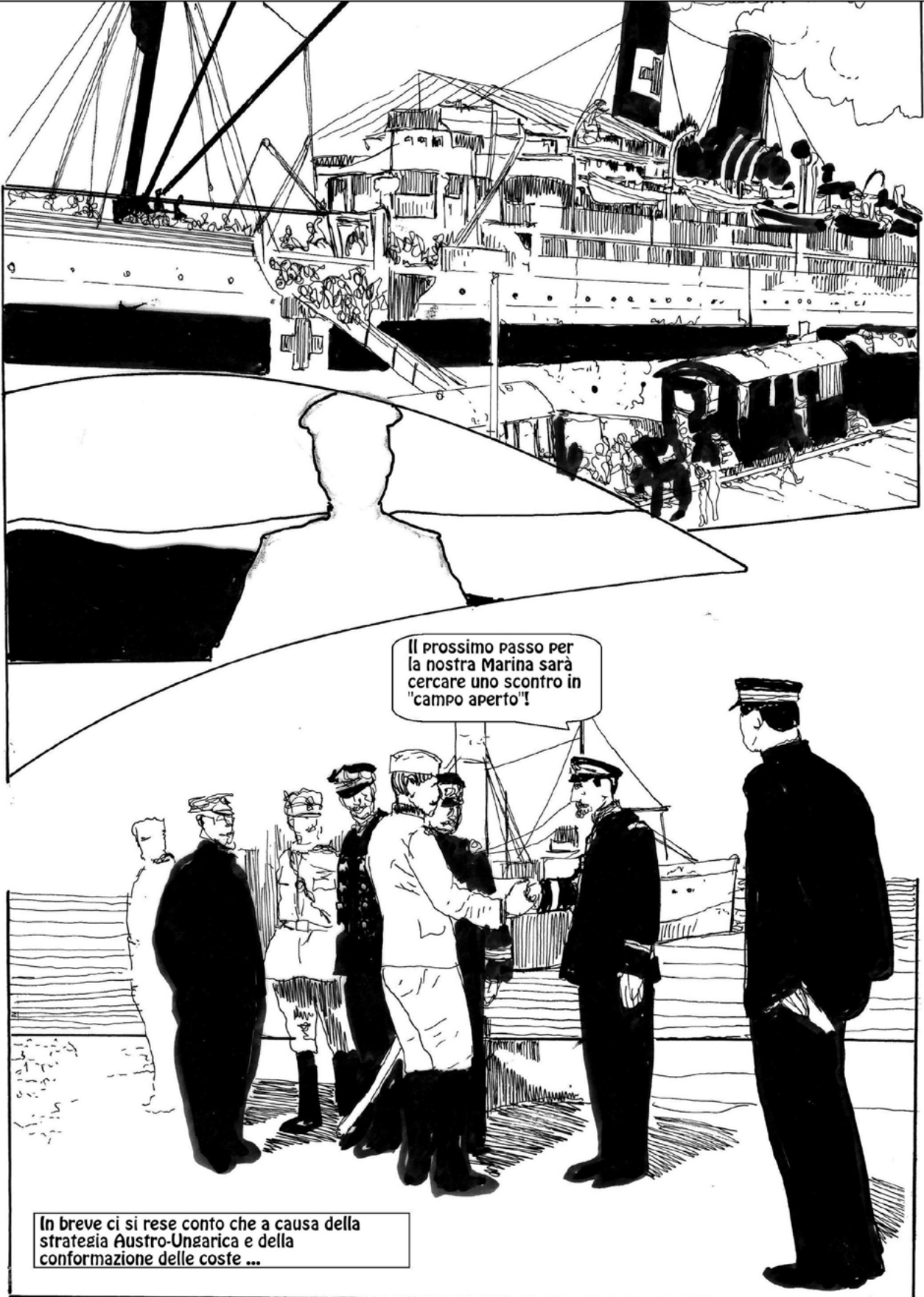
Siamo fuggiti per poter tornare a combattere! Cosa vorresti fare adesso?

Semplice combatteremo ancora... grazie agli italiani!



L'operazione venne ideata dal Capo di stato maggiore della Marina Paolo Thaon di Revel e eseguita dal viceammiraglio Luigi di Savoia duca degli Abruzzi...

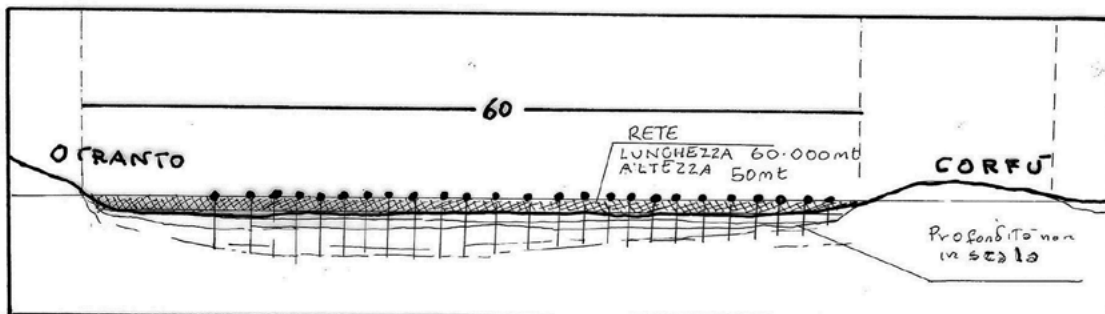
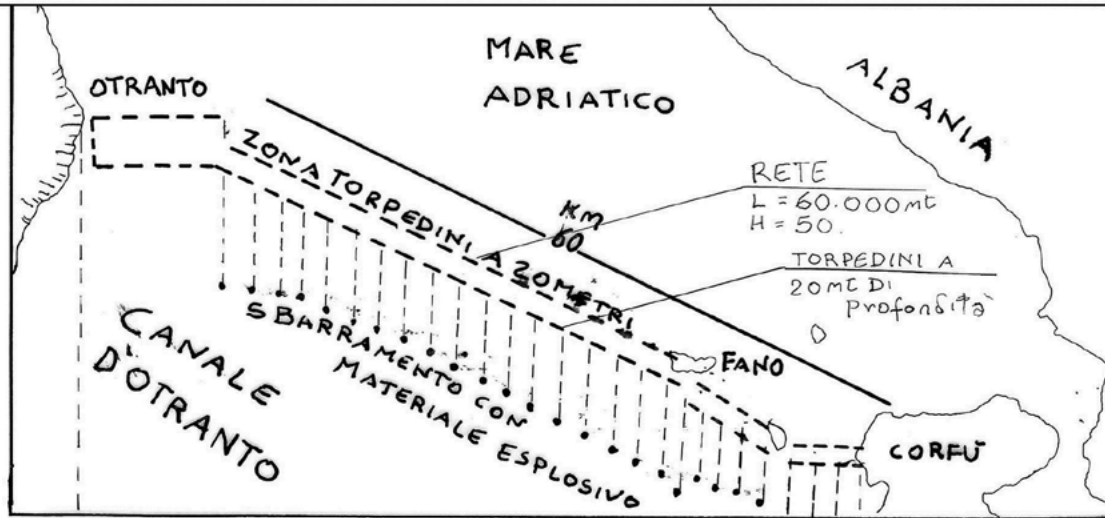
... questi ultimi entrarono in contrasto a causa di una visione contrapposta della guerra navale: il Duca degli Abruzzi desiderava affrontare la squadra navale in mare aperto e vendicare la sconfitta di Lissa; Thaon di Revel riteneva che le operazioni navali del futuro dovevano essere sviluppate con nuovi mezzi come siluranti, sommergibili, mine e aeroplani. Questi dissidi portarono alle dimissioni del Capo di Stato Maggiore della Marina; gli successe nell'incarico l'ammiraglio d'armata Camillo Corsi (molto vicino alle idee del Duca degli Abruzzi).



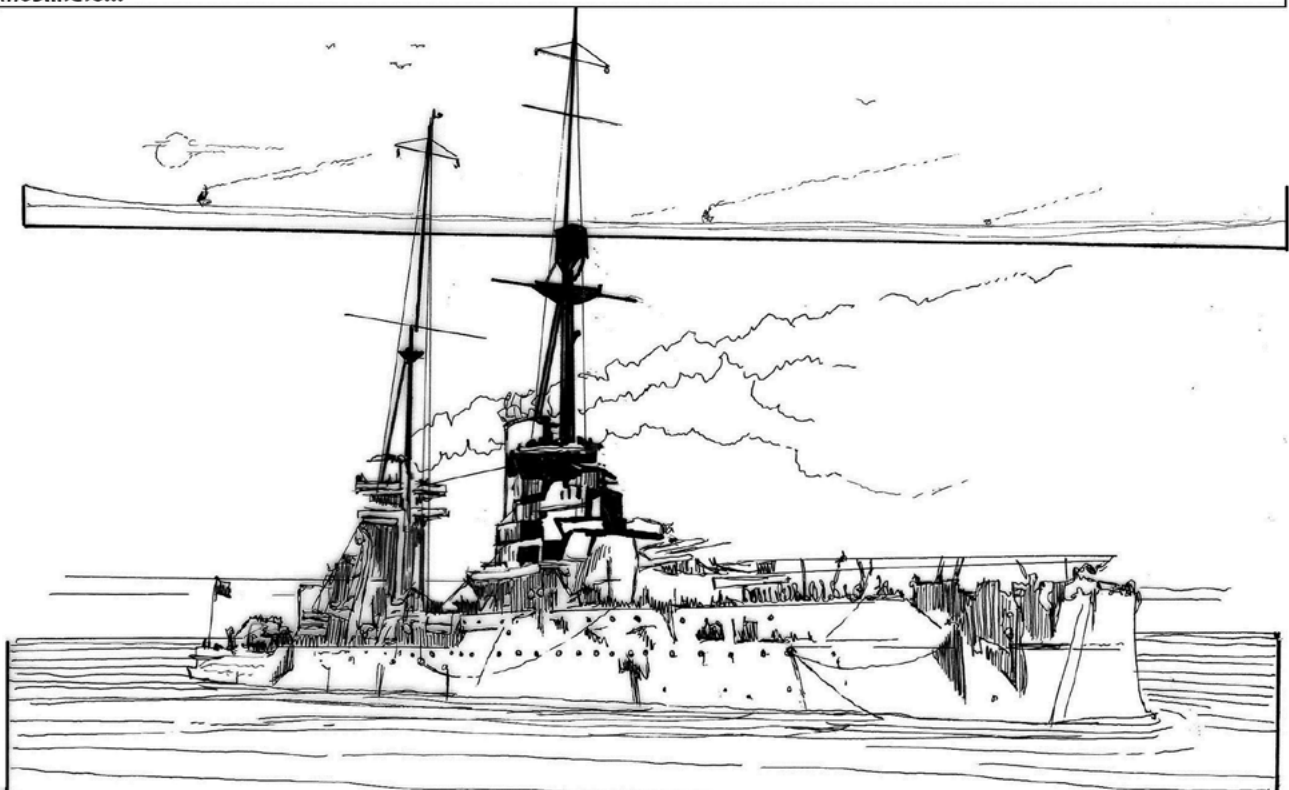
Il prossimo passo per la nostra Marina sarà cercare uno scontro in "campo aperto"!

In breve ci si rese conto che a causa della strategia Austro-Ungarica e della conformazione delle coste ...

...la strategia proposta dal Duca degli Abruzzi era improponibile: avvennero solo scontri tra piccole flottiglie o attacchi alle località costiere. La Regia Marina sorvegliò l'Adriatico e bloccò il suo accesso attraverso il Canale d'Otranto per impedire il rifornimento via mare dell'Austria-Ungheria. Per effettuare il blocco del Canale, l'Italia si servì di piccole imbarcazioni veloci e di difese fisse come un sistema di reti lungo 60 km e sbarramenti esplosivi. Questa strategia avvalorò le teorie dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel. Quest'ultimo, dopo le dimissioni del Duca degli Abruzzi...



...il 9 febbraio del 1917, riprese il comando come Capo di Stato Maggiore e comandante in capo delle forze navali mobilitate...



...la sua strategia portò negli ultimi due anni di guerra al pieno controllo dell'Adriatico ed in seguito al completo controllo dei maggiori porti e piazzeforti.



...la Delegazione di Porto Empedocle conflui nella Sezione di Agrigento, distante solo sette chilometri, che prese il nome di Agrigento e Porto Empedocle

svolta dalla LNI a livello nazionale. Fra le richieste di istituzione, a volte si trattava di delegazioni da istituire a pochi chilometri di distanza da un'altra già esistente e, nel corso dell'istruttoria, alla mia domanda sul perché non confluire nell'altra, dopo molte tergiversazioni, veniva fuori, più o meno chiaramente, il vero motivo: non andavano d'accordo con gli "altri", motivo purtroppo molto diffuso nella Regione.

In ottobre ero di nuovo ad Agrigento per il "Convegno Internazionale Mare e Territorio", sempre in rappresentanza dell'ammiraglio Piccioni. Al Presidente Allotta era subentrato il professor Angelo Buscaglia ed il tema del convegno era particolarmente vasto ed interessante: "Soccorso in Mare e Tutela dell'Ambiente". L'anno precedente non avevo notato o comunque non avevo dato l'importanza che meritavano alle relazioni presentate dalle scolaresche sul tema del convegno, forse anche perché erano solo due e comparivano nelle battute finali. Senza quell'importante appendice, avevo giudicato la manifestazione senza dubbio interessante e di livello elevato, ma un po' troppo fine a se stessa e con un modesto apporto alle attività istituzionali vere e proprie.

In quell'occasione, le scolaresche erano sei, tre delle quali di paesi vicino ad Agrigento. La loro presenza, unita al valore delle relazioni presentate, non poteva sfuggire ed era chiaro quanto questo impegno da parte degli studenti fosse in linea con i principi fondamentali della LNI, primo fra i quali quello di "dif-

fondere la cultura del mare, soprattutto fra i giovani". Appresi che il merito dell'iniziativa e del successivo coordinamento del lavoro delle scolaresche era della professoressa Silvana Vella Bianchettino, delegata scolastica della Sezione, che ne avrebbe in seguito assunto la presidenza, e che ebbi il piacere di conoscere. Nel 1996 fu istituita la Delegazione di Sciacca e, destando qualche malumore, soprattutto per i motivi già espressi, la Delegazione di Porto Empedocle confluì nella Sezione di Agrigento, distante solo sette chilometri, che prese il nome di Agrigento e Porto Empedocle.

L'anno seguente ricorreva il centenario della LNI, fondata a

La Spezia il 2 giugno 1897. I traguardi raggiunti in quel secolo di attività si possono riassumere in 47.000 soci, 186 tra Sezioni e Delegazioni, 3 Centri Nautici, 300° giovani avviati ogni anno alla vela e al canottaggio e una flotta di oltre 5000 unità. Furono organizzate numerose manifestazioni per celebrarlo degnamente e io mi interessai, fra l'altro, dei contatti con la Federazione Italiana Vela, della stesura della normativa e dell'organizzazione del "Campionato Nazionale Primo Centenario LNI", per i giovanissimi della classe Optimist, che si svolse con successo, con inizio il 15 aprile, presso il Centro Nautico della LNI di Sabaudia. Collaborai, inoltre, all'organizzazione di tutte le numerose manifestazioni a livello regionale, partecipando ad alcune di esse. A fine anno feci un approfondito esame della situazione, dopo due anni di mandato: senza dubbio c'erano stati dei miglioramenti, era stata fatta un po' di pulizia, ma giudicai la situazione ancora insoddisfacente e scrissi una lettera ai presidenti di tutte le strutture, esprimendo il mio pensiero.

Le nuove istituzioni di quell'anno furono le delegazioni di Torretta Granitola e di Pantelleria. Quest'ultima assunse, in seguito, la gestione delle belle e famose "Lance Pantesche", che regatavano fra di loro e per le quali ebbi, in seguito, l'opportunità di presiedere il comitato di regata in numerose occasioni. Farò una breve digressione per raccontare una serie di regate molto particolare; in quei giorni c'era un

bel vento, ma troppo mare per regatare fuori ed ebbi l'idea di farle regatare all'interno del porto. Sebbene un po' scettico circa la possibilità di ottenere l'autorizzazione, andai a chiederla al comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo. Trovai una persona di buon senso che non ebbe difficoltà a concederla, commentando che con quel mare non ci sarebbe stato traffico in entrata o in uscita e che, comunque, saremmo stati in contatto radio ed avremmo potuto intervenire e sgomberare rapidamente il campo di regata per qualsiasi evenienza che lo richiedesse. La struttura del porto di Pantelleria consentì di posizionare un percorso abbastanza lungo ed articolato, che prevedeva tutte le andature. Lo spazio piuttosto angusto rappresentava, tuttavia, un problema che fu risolto facendo le regate a batterie, seguite dalla finale, alla quale presero parte le lance vincitrici della propria batteria. Queste regate erano molto popolari e si diceva, anche se nessuno l'avrebbe mai ammesso pubblicamente, che ci fosse un notevole giro di scommesse, ma si svolgevano al largo, dove non era possibile a tutti seguirle da vicino. In quell'occasione lo fu, proprio per tutti, e fu un gran successo di folla, quasi tutta la popolazione dell'isola, che si riversò in massa sulle banchine, facendo un tifo da far impallidire, al confronto, uno stadio di calcio.

Il 1998 fu un anno privo di eventi di rilievo per la LNI in Sicilia, ma ve ne furono due importanti a livello nazionale. Iniziò la collaborazione della LNI con la Sail Training Association Italia (STA-I), nelle cui attività ero già coinvolto personalmente da due anni, e si concluse il mandato dell'ammiraglio Piccioni, provocando problemi per la successione che dovette essere rinviata e Titta assunse la carica temporanea di presidente facente funzioni in sede vacante. Si era infatti verificata questa particolare situazione: i Ministeri vigilanti avevano proposto l'ammiraglio Antonino Geraci che non ottenne l'approvazione del Presidente Scalfaro a causa del suo ipotizzato coinvolgimento con la loggia P-2, sebbene fosse stato scagionato dalla magistratura ed avesse concluso la sua carriera con la quarta stella, come comandante di Comnavsouth; i proponenti, con atteggiamento, giustamente (a mio parere), polemico, dichiararono non avere al momento un sostituto.

A fine anno indissi la consueta riunione dei presidenti ad Agrigento, dove non ero stato l'anno precedente, in concomitanza con il convegno Mare e Territorio, quell'anno dedicato al tema "La nave e il Mare". Notai che le scolaresche, dalle sei di due anni prima,

erano diventate dieci e non erano solo istituti tecnici, commerciali o magistrali, ma erano presenti anche i licei, classico e scientifico. A conclusione di un altro anno di attività. Come avevo fatto l'anno precedente, inviai una lettera ai presidenti delle strutture, anche perché pochi di essi avevano partecipato alla riunione annuale. Avendo ormai acquisito maggiore esperienza, la lettera era molto più specifica su quattro punti che consideravo di importanza fondamentale: l'attività istituzionale, la collaborazione fra le strutture, il superamento delle divisioni interne e la regolarità amministrativa e gestionale. È giusto ricordare per quanto attiene il punto 1 che le Sezioni e Delegazioni della LNI non sono circoli privati e sono quindi tenute a svolgere, anche se non esclusivamente, almeno prevalentemente le attività istituzionali che sono sinteticamente, ma molto chiaramente, espresse nell'art.2 dello Statuto. Addurre a giustificazione della scarsa attività istituzionale l'esiguità delle risorse della Struttura non mi sembra accettabile, in quanto si tratta, per lo più, di attività che non richiedono denaro o mezzi particolari ma soltanto una buona dose d'iniziativa e l'impegno saltuario di qualche socio. I contatti, la conoscenza reciproca e la collaborazione fra i Direttivi e i Soci di strutture diverse, poi, in particolare ma non esclusivamente se vicine tra di loro, possono fornire benefici apprezzabili in molti settori e debbono essere ricercati e sviluppati. Le finalità della nostra Associazione sono le stesse per tutti e non dovrebbe per tanto essere difficile trovare occasioni per aiutarsi reciprocamente, integrare le risorse e sviluppare programmi comuni. Inoltre, la vita di alcune strutture è travagliata da faziosità e divergenze che spesso paralizzano l'attività e che comunque, non sono consone ai principi etici sui quali si basa la nostra Associazione. Ove ciò si verifica, ogni sforzo deve essere fatto, attraverso il dialogo, la disponibilità e il buon senso, per ristabilire l'armonia e la concordia, presupposti indispensabili per la sopravvivenza stessa della struttura. Sul piano amministrativo e gestionale, infine, non mi risulta che tutte le norme e le disposizioni contenute nello Statuto, nel Regolamento e nelle Circolari della Presidenza Nazionale siano scrupolosamente applicate da tutti. È indispensabile che quelle strutture che si trovino in questa situazione predispongano un piano per il rapido rientro nella normalità.

Il 1999 iniziò con la buona novella della nomina del Presidente Nazionale, l'ammiraglio Angelo Mariani, di due corsi dopo il mio e mio buon amico. Non



...le belle e famose "Lance Pantesche", che regalavano fra di loro e per le quali ebbi, in seguito, l'opportunità di presiedere il comitato di regata in numerose occasioni

perse tempo ed indisse subito l'Assemblea Generale dei Soci, che si svolse a Trani a fine maggio. Purtroppo, per concomitanti impegni già assunti, naturalmente di vela, non potei partecipare, ma lessi con molto interesse il verbale della riunione ed apprezzai soprattutto alcuni passaggi, quali l'esortazione a curare maggiormente l'immagine della LNI che "non è un'associazione che ormeggia barche per il diporto dei soci" ed il principio della meritocrazia nell'assegnazione degli ormeggi, basata sull'importanza e sul volume delle attività istituzionali svolte. Era la prima volta che vedevo espressi chiaramente ed ufficialmente alcuni dei principi che ritenevo di fondamentale importanza.

Dopo questa prima assemblea "mancata", cercai di essere sempre presente e ci riuscii con una sola eccezione, sempre per i soliti impegni di vela, per tutto il mandato del nuovo presidente. Rispetto al passato, la partecipazione alle assemblee divenne numericamente più consistente e non limitata quasi esclusivamente ai presidenti e ad alcuni membri del consiglio direttivo; il dibattito si fece spesso molto più interessante e talvolta vivace, ma sempre moderato dalla calma e dal buon senso di Mariani. Il tema ricorren-

te e spesso ricordato, fu quello che avevo applicato senza riserve e con piena convinzione, fin dall'inizio del mio mandato: l'esigenza di "fare" e non solo di "essere".

Tornando alla Sicilia, quell'anno furono istituite le delegazioni di Gela e di Catania, che era stata soppressa tre anni prima, ed iniziarono i "negoziati" per l'istituzione di quella di Lampedusa-Linosa, proposta da un generale commissario dell'Aeronautica, non residente nelle isole, e sostenuta dalla Presidenza Nazionale, contro il mio parere, motivato dalle scarse prospettive di sviluppo. Inizii un lungo carteggio con il generale, che si protrasse nell'anno seguente, fino a che, divenute più insistenti le pressioni della Presidenza Nazionale e reperito un presidente che sembrava dare affidamento (era il comandante del locale Ufficio Circondariale Marittimo), fui costretto a cedere.

La delegazione fu istituita l'anno dopo, ma ebbe una vita relativamente breve e travagliata. Dopo un promettente inizio, con ben ottantasei soci, che sembrava smentire i miei timori, trascorsi cinque anni essi si erano ridotti a soli venticinque e l'attività istituzionale era stata praticamente nulla per tutto il perio-

do. Ben più grave, negli ultimi mesi il presidente si era reso assolutamente irraggiungibile, non rispondendo più non solo alla corrispondenza, ma anche alle telefonate. Dopo molti vani tentativi, di stabilire un contatto, anche da parte della Presidenza Nazionale,



...Il 1999 iniziò con la buona novella della nomina del Presidente Nazionale, l'ammiraglio Angelo Mariani, di due corsi dopo il mio e mio buon amico

proposti ed ottenni la soppressione della delegazione. L'anno seguente entravamo nel nuovo millennio, ma in Sicilia, a parte l'istituzione della Delegazione di Patti, fu un anno di routine, mentre però si cominciavano a registrare risultati incoraggianti nella mia azione di stimolo allo sviluppo delle attività, con qualche timido successo anche nella situazione

interna delle strutture e nella collaborazione fra di esse. Quello che cambiò radicalmente fu l'indirizzo che il Presidente Nazionale dette ai suoi rapporti con i Delegati Regionali e con le strutture periferiche.

Le riunioni con i primi, quasi inesistenti in passato, divennero una pratica di routine e stimolarono lo scambio di idee e la discussione di argomenti di interesse comune, che favorirono la soluzione di problemi analoghi a quelli di strutture situate in altre regioni. In periferia, Mariani si faceva vedere spesso, poteva rendersi personalmente conto dell'andamento e dei problemi di ciascuna struttura e comunicare direttamente con i direttivi e con i soci. Grazie ad elementi di conoscenza raccolti sul posto e non solo attraverso i Delegati Regionali, iniziò a pubblicare sulla Rivista il "Punto Nave del Presidente nazionale", che apparve puntualmente su ciascun numero durante tutto il suo mandato e che, come potei constatare, veniva letto con la dovuta attenzione. Trovava sempre argomenti attuali e pertinenti da trattare e, nei rari casi in cui non ne avesse, chiedeva suggerimenti a noi Delegati Regionali, più "vicini" alla periferia.

Dimostrò di essere un Presidente al quale era bastato veramente poco per comprendere a fondo i principi informatori della Lega Navale e per impostare correttamente ed incisivamente la sua azione di guida. Fra l'altro, cominciò ad essere presente a quasi tutte le riunioni ad Agrigento in occasione dei famosi convegni, avendone apprezzato subito l'ottima organizzazione, l'interesse degli argomenti trattati e, soprattutto, la piena rispondenza ai principi informatori della LNI, che si manifestava attraverso le relazioni preparate ed esposte dalle scolaresche partecipanti, sempre più numerose. ■

Uno yacht “circolare” per lo Zar



di Claudio Ressmann

Nella seconda metà dell'Ottocento, aveva suscitato scalpore negli ambienti della cantieristica navale un nuovo e rivoluzionario progetto di unità militari di forma pressoché circolare, il cui principale vantaggio rispetto agli scafi tradizionali era quello di assicurare alle artiglierie imbarcate una piattaforma quanto più possibile stabile.

Ne era stato l'ideatore il vice ammiraglio Andrei Alexandrovich Popov della Marina Imperiale russa, il quale aveva anche realizzato, tra il 1870 e il 1875, con la consulenza dell'architetto sir Edward James Reed della *Royal Navy*, i due piccoli monitor di forma circolare *Novgorod* e *Kiel*, le cui prestazioni non erano state tuttavia molto esaltanti.

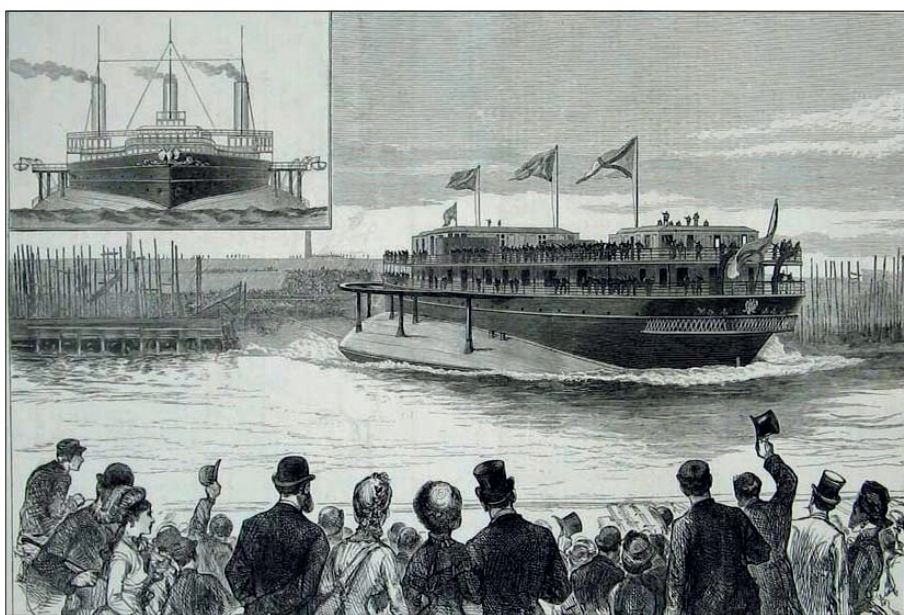
In realtà, si erano dimostrati lenti, di difficile manovrabilità e di complessa manutenzione, dovuta alla necessità di reperire bacini in grado di accogliere unità dalle forme così particolari: la loro larghezza e lunghezza erano pari a 33 metri.

In quegli anni, lo zar Alessandro II utilizzava come nave reale il piroscampo a vapore *Livadia*, che dopo cinque anni di servizio era naufragato, nel settembre 1878, sulle coste della Crimea.

Il sovrano, molto interessato

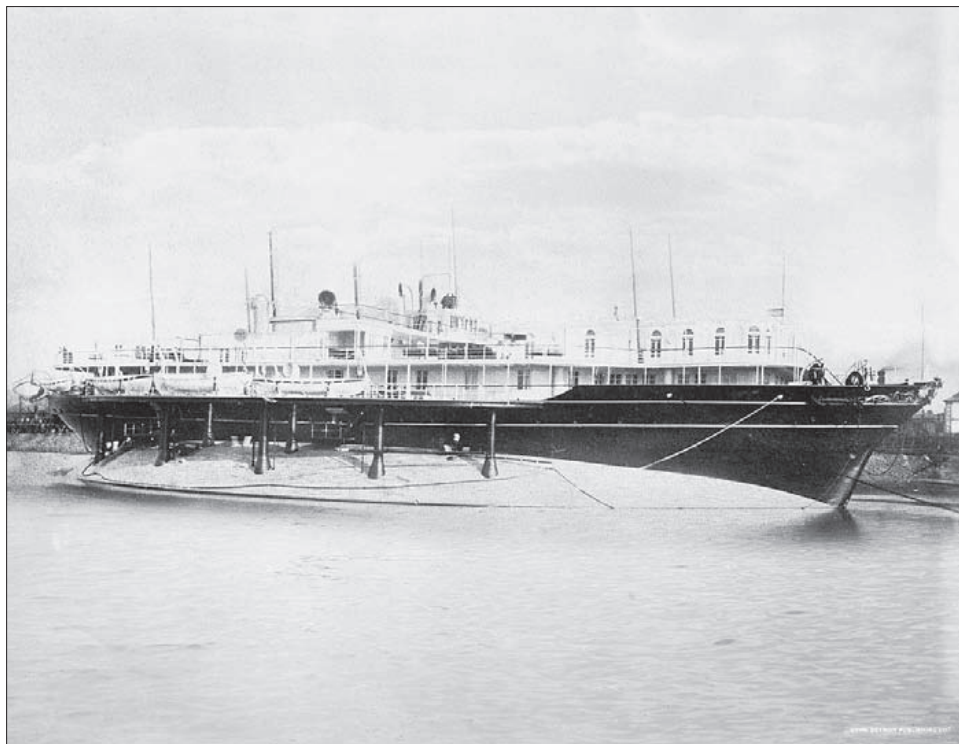
allo sviluppo delle “navi circolari”, denominate sinteticamente *popovca* dal nome del loro ideatore, aveva deciso di affidargli la progettazione e la costruzione del nuovo yacht reale, al quale sarebbe stato imposto il nome del suo predecessore, da realizzare proprio secondo le nuove rivoluzionarie tendenze.

Nel comunicare la notizia, la stampa ufficiale sottolineò che lo Zar, con questa scelta, intendeva offrire un contributo alla sperimentazione del progetto, ma le cronache mondane della capitale si affrettarono ad aggiungere maliziosamente che la realtà era ben differente. Infatti, erano state le doti di stabilità delle *popovca* ad



Il varo del *Livadia* a Glasgow ripreso da una stampa inglese dell'epoca dell'*Illustrated London News*; in apertura, lo stemma d'arme della famiglia Romanov

orientare in maniera prevalente la decisione sovrana, dal momento che la maggior parte dei membri della famiglia Romanov era soggetta a continui attacchi di naupatia durante le crociere effettuate in mare aperto.



Il *Livadia* dopo il varo, notare la caratteristica forma dello scafo approssimativamente lenticolare

Uno yacht unico ed eccezionale

Il nuovo *Livadia* avrebbe avuto uno scafo di forma ovoidale a fondo piatto con una prora tipo clipper, una lunghezza fuoritutto di 79,25 metri ed una larghezza massima di 33,53. Lo scafo immerso, di forma circolare sarebbe stato suddiviso in 40 compartimenti stagni, cinque dei quali destinati ai macchinari e i rimanenti adibiti a carboniere e depositi vari.

Il progetto venne inviato in Olanda, dove l'architetto Bruno Tideman costruì un modello in scala che, provato in vasca, ne garantì la fattibilità; con una potenza di 9.000 cavalli si sarebbe potuta sviluppare una velocità di 15 nodi (il vecchio *Livadia* con 460 cavalli non superava i 13).

La realizzazione del nuovo yacht fu affidata al cantiere *John Elder & Co*, sito a Govan, in Scozia,

sul fiume Clyde, che si impegnò a consegnare la nave entro il 1° giugno 1880.

Venne inserita nel contratto una serie di clausole del tutto inconsuete per una nave sperimentale; una prevedeva il pagamento dell'intera somma pattuita solo se la velocità massima avesse rag-

giunto 15 nodi, un'altra prometteva un consistente premio al cantiere nel caso li avesse superati. Si stabilì altresì che qualora non fossero stati raggiunti i 14 nodi, i committenti avrebbero drasticamente decurtato la cifra pattuita.

Anche se nel corso dei lavori il progetto subì numerose e importanti modifiche su suggerimento dello stesso Tideman (tra l'altro il numero delle eliche, tutte a passo variabile, fu portato da due a tre). Il varo avvenne puntualmente, in forma solenne, il 7 luglio 1870, alla presenza dei nomi più illustri dell'aristocrazia russa e di almeno 10.000 spettatori: madrina la duchessa di Hamilton.

Fu molto ammirato, tra l'altro, lo sfarzo degli interni in stile Luigi XIV nei locali di rappresentanza ed in "*Crimean-Tartar style*" nella suite regale (per quelle degli ospiti si preferì un più severo "*Modern English Style*"), sistemati in uno scafo di forma tradizionale, facente corpo unico con lo scafo circolare, e comprendente anche la plancia e gli alloggi equipaggio. Complessivamente la zona delle sovrastrutture riservata alla corte raggiungeva i 4.000 metri quadrati (sette volte quella del vecchio *Livadia*).

Un trasferimento impegnativo

Nei tre mesi successivi al varo, il *Livadia* fu allestito e sottoposto alle prove di velocità durante le quali, con grande soddisfazione del cantiere, vennero toccati e superati sia pure di poco i fatidici 15 nodi, con 12.000 hp di potenza erogata.

ta. Quindi, il 25 settembre, il *Livadia* poté essere consegnato all'equipaggio russo, composto da 25 ufficiali e da 320 tra marinai e personale di servizio, che per la prima volta alzò a poppa la bandiera nazionale.

I primi giorni di ottobre, lo yacht lasciò le acque britanniche per raggiungere Brest e imbarcare il granduca Costantino Romanov, ammiraglio generale della Marina Imperiale. La tappa successiva era prevista a Gibilterra, ma nel golfo di Biscaglia, all'altezza delle coste spagnole, si verificò una di quelle furiose tempeste frequenti nella stagione invernale.

Il Granduca, nonostante il parere negativo del comandante e degli ufficiali, volle affrontare il maltempo nella zona meteorologicamente più "dura", allo scopo di saggiare le qualità nautiche dello scafo e in realtà in presenza di mare formato e onde alte oltre sei metri si rilevò un rollio di soli tre gradi e mezzo ed un beccheggio di poco superiore.

Ma sul *Livadia*, oltre alla soddisfazione per questi risultati si presentò subito la preoccupazione per i continui cupi rumori provenienti dalle lamiere dell'opera morta e per l'improvviso allagamento di alcuni doppi fondi, non esauribile con le pompe di bordo.

A quel punto non rimase altro che rifugiarsi nel porto più vicino, Ferrol, nel nord-ovest della penisola iberica, dove i sub constatarono il cedimento di alcuni corsi di fasciame e di altri componenti dello scafo. Le riparazioni si sarebbero potute effettuare velocemente se la nave fosse entrata in un bacino, ma nessuna struttura del genere era presente sulla costa atlantica e nel Mediterraneo (anche il nuovo bacino di Nicolaev, progettato per le *popovca* non era stato an-

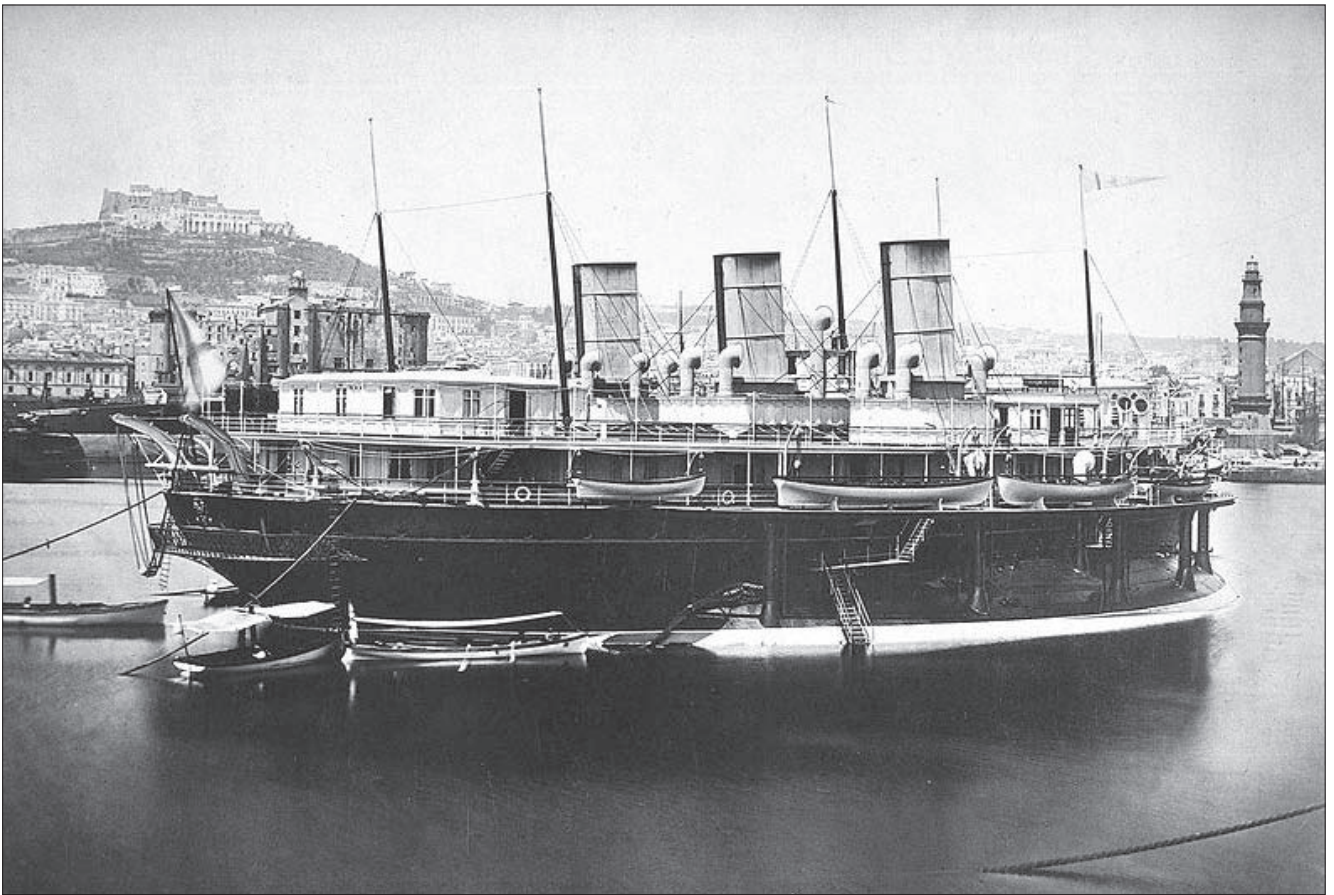
cora completato), per cui lo yacht fu costretto ad una lunga sosta nelle acque spagnole che si protrasse fino al mese di aprile 1871, quando, riparato provvisoriamente, il *Livadia* poté riprendere il mare, sia pure a velocità limitata e con le dovute precauzioni, al comando del vice ammiraglio Ivan Shestakov.



Nonostante le dimensioni non fossero enormi, il salone dei banchetti manteneva la sontuosità della corte zarista

Superato il Bosforo, alla fine del mese di aprile, finalmente raggiunse Sebastopoli, avendo percorso 3.800 miglia in 381 ore, consumando più di 2.900 tonnellate di carbone.

Utilizzato per una sola volta durante i mesi successivi per una crociera nel Mar Nero con a bordo la corte zarista, servì soltanto a dimostrare che "la forma circolare non era stata sufficiente a risparmiare alla famiglia Romanov la temuta *nau-patia*", almeno secondo quanto malevolmente annotò una corrispondenza da Sebastopoli del *New York Times*, sempre molto critico sulle *popovca*. Per la cronaca il *Livadia*, successivamente, fu trasferito a Nicolaev: dapprima privato dei motori e delle sovrastrutture, poi adibito a dormitorio e a deposito di carbone e infine demolito nel 1926.



Il *Livadia* al suo ormeggio nel Mar Nero, probabilmente a Nicolaev (oggi città dell'Ucraina, il cui nome è translitterato in Mykolaiv)

Una Russia in fibrillazione

Mentre a Govan, in occasione del varo, si celebravano i fasti navali della Grande Madre Russia, in Patria il potere dei Romanov era minacciato da numerosi movimenti politici, nati dalle proteste di una popolazione oppressa dal regime zarista.

Tra i più attivi il *Narodnaja Volja*, (volontà del popolo), sorto nel 1879, che si proponeva come obiettivo il passaggio al socialismo attraverso una progressiva democratizzazione della società, da attuare mediante una azione terroristica mirante ad abbattere la "tirannia" zarista.

In un tale contesto, l'enorme e ingiustificabile quantità di denaro spesa dallo Stato (per di più all'estero) per la realizzazione del *Livadia* costituì un valido motivo per esasperare gli elementi più radicali del *Narodnaja Volja*, i quali in un primo tempo minacciarono azioni di sabotaggio durante e dopo la costruzione della nave (in realtà mai realizzate), quindi, il 14 marzo 1881, riuscendo ad eludere l'agguerrita e fede-

lissima scorta di cavalieri cosacchi, effettuarono un attentato contro la persona dello Zar, mentre Alessandro II si stava recando in carrozza dalla Scuola di Equitazione di Pietroburgo al Palazzo d'Inverno. Il "tiranno" fu ucciso e i due attentatori catturati e giustiziati un mese più tardi. Pertanto, Alessandro II non riuscì mai a utilizzare il suo nuovo yacht per compiti di rappresentanza; la sua morte lasciò ai Romanov il difficile compito di affrontare le minacce terroristiche, i disordini civili e i feroci pogrom antisemiti, cercando al tempo stesso di mantenere le redini del potere.

Il nuovo zar Alessandro III, nella cui corte l'ammiraglio Popov era nel frattempo caduto in disgrazia, fece saggiamente scivolare il dossier *Livadia* nel silenzio del dimenticatoio, per cui il rivoluzionario e unico "yacht circolare" è oggi citato nella storia della famiglia Romanov soprattutto come un inconfutabile esempio di spreco del pubblico denaro. ■

Il traduttore cortese

di Enrico Cernuschi

E sistono alcuni problemi, del tipo "E' nato prima l'uovo o la gallina?", privi, in realtà, di soluzione. Qualche giorno fa mi è tuttavia capitato, per puro caso, di poter mettere ordine ad almeno uno di questi - chiamiamoli così - quesiti. Si tratta, beninteso, di una questione puramente personale e priva di qualsiasi utilità pratica. Poiché, però, ritengo che la cosa non riguardi solo me, ma la mia generazione (classe 1960), forse vale la pena di parlarne su queste pagine in quanto si tratta, in ultima analisi, di un frutto, per quanto microscopico e inaspettato, di quella diffusione della cultura navale che rappresenta la condizione necessaria e sufficiente e lo stesso scopo di vita della Lega Navale.

Pala e non remo

L'astuto Ulisse fu condannato dagli dei, secondo una certa leggenda, a espiare le proprie numerose colpe vagando con un remo legato sulle spalle fino a quando non avesse trovato una popolazione talmente arretrata che gli avesse chiesto cosa stesse facendo con quella pala da

Disney, il mare e la Marina italiana



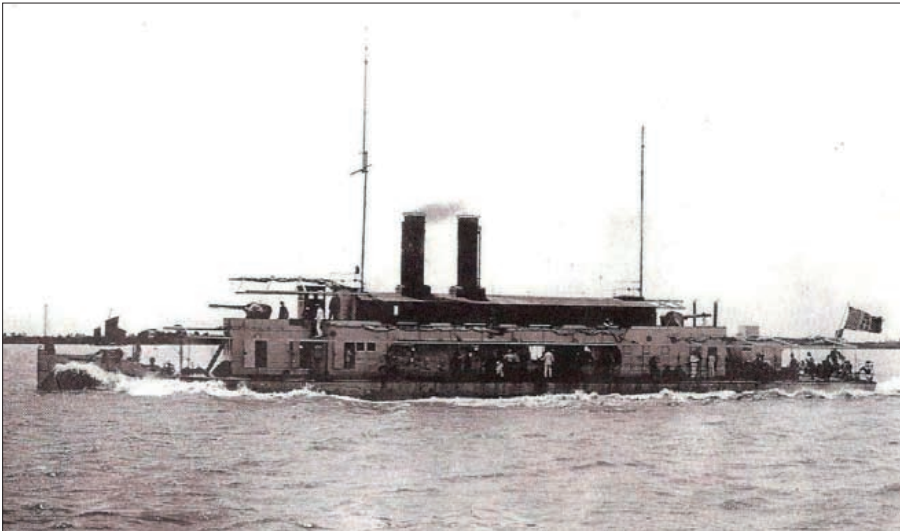
Il giovane allievo Roberto De Leonardis in una fotografia scattata all'Accademia Navale; in apertura, uno dei primi personaggi che contribuiranno a lanciarlo nel campo del doppiaggio cinematografico nel dopoguerra: il variopinto pappagallo disneyano José Carioca



forno. Furbo come sempre, l'eroe dell'Odissea sottoscrisse subito quella condanna senza pensarci due volte.

Da esperto marinaio conosceva, infatti, la "terra dei vitelli", alias la futura Italia, e sapeva benissimo che in quel beato Paese le sue nuove peregrinazioni sarebbero durate, al massimo, mezza giornata. Popolo di bagnanti, più che di marinai, la gente nostrana ha sempre ostenta-

to una felice e compiaciuta ignoranza in materia di marinieria a partire, ovviamente, dai termini del caso. La controprova di questa situazione è facilmente rintracciabile in quella sorta di cartina di tornasole popolare rappresentata dai romanzi e dal cinema. Babordo, tribordo, la cacciatopediniera, parapetto, carrucola, bordata e fune, fino all'immortale pappafico eternato da cento film, anche recentissimi, dedicati ad improbabili pirati in luogo di un evidentemente troppo banale velaccino. Insomma, quando va bene francesismi, quando va male si può arrivare a quel "davanti della nave" che la solerte e bravissima direttrice dell'agenzia



La regia cannoniera fluviale *Ermanno Carlotto*, della quale De Leonardis fu comandante per pochi mesi prima dell'8 settembre 1943, quando navigava ancora nelle acque del Fiume Azzurro, in Cina

di viaggio cui ci rivolgiamo da vent'anni indica con la penna sul catalogo delle crociere mentre cerco di spiegarle che, come al solito, le chiedo una cabina con balcone a poppa.

Forse è per questo motivo che i marinai, di professione o per diporto, non sono numerosi. La va a pochi, insomma. La mia fortunata generazione ha però goduto di un privilegio speciale.

Scarpe lucide al cinema Fulgor

Per quanto bolognese, con accesso al mare solo due settimane all'anno a Viserba, in Adriatico, ho avuto modo di accostarmi già quando ero molto piccolo e per tutta una serie di ragioni troppo lunghe da spiegare, al mondo navale. Una di queste, forse la più subliminale ed efficace, risale al settembre del 1968, quando mia nonna Maria mi accompagnò al cinema per vedere *Il fantasma del pirata Barbanera*. A quel tempo la proiezione di un film di Disney era un avvenimento. Tanto per cominciare c'era un solo cinema in tutta la città, il piccolo Fulgor, in centro, il quale aveva il monopolio di quelle pellicole in prima visione. In secondo luogo veniva prodotto solo un film all'anno, fatto questo che dava alla circostanza il tono - se vogliamo in sedicesimo - di una prima alla Scala. Ci si andava vestiti bene e con la consapevolezza di avere l'onore, prima ancora che il piacere, di partecipare a qualcosa d'importante. Quella volta andò doppiamente bene: l'ambiente era bello

come sempre e la pellicola mi divertì immensamente. Rimasi colpito dalla precisione del linguaggio dei marinai e dei comandi impartiti alla gente della nave fantasma, oltre che dalle formule, corrette e rispettose, per quanto volutamente d'intento comico, pronunciate dai protagonisti e culminate in un "*Chiedo rispettosamente di servire ai suoi ordini, Signore*" che metteva finalmente ordine nella scombinata gerarchia dei due eroi della storia, il solito (e bravissimo, nella sua normalità) Dean Jones e lo scatenato Peter Ustinov. Da quel momento il, chiamiamolo così,

equipaggio prese a funzionare e per i cattivi, infinitamente più numerosi, oltre che armati, non ci sarebbe stato scampo fino alla scena finale, naturalmente notturna e sul mare.

Qualcosa, in quei dialoghi, mi colpì. Forse fu il fatto che di sbavature non ce n'erano state a differenza di quello che capitava di ascoltare, in primo luogo, alla televisione. Oppure si trattò del tono particolarmente felice e "sentito" dei doppiatori. Comunque non lo dimenticai e quel piccolo seme contribuì alle mie passioni e ai miei studi, ancora oggi vivi e inesauribili dopo oltre mezzo secolo. Poi scoprii qualcosa di nuovo.

Tra amici e nemici

Le vie della Provvidenza sono infinite, e quelle del mare altrettanto. Fu così per caso che il tenente di vascello Roberto De Leonardis (nato a Napoli nel 1913 e figlio del colonnello commissario Lorenzo De Leonardis), entrato in Accademia nel 1931 (Corso Altair), guardiamarina nel 1935 e specializzato in elettrotecnica, rotta e comunicazioni, si ritrovò, nel maggio 1942, a NAVITALIA - Tokio per poi assumere, il 29 giugno dell'anno successivo, il comando, a Shanghai, della piccola cannoniera fluviale *Carlotto*, oltre che ad assolvere il contemporaneo incarico di Segretario del Comando Superiore Navale italiano in Estremo Oriente.

Coinvolto, come tutti senza preavviso, dall'armi-

stizio dell'8 settembre 1943, quel giovane comandante, dopo aver letto il messaggio "decifri da solo" pervenuto da Supermarina, provvide subito ad avvisare le navi italiane, militari e mercantili, sparse tra la Cina, il Giappone e l'Indonesia e ad autoaffondare la propria unità, poi recuperata con comodo dai giapponesi. Sulle prime i nipponici, convinti come erano che quell'armistizio fosse il preludio della da tempo sospirata pace separata tedesca con la Russia o, addirittura, di quel ritorno alla pace generale che sia Mussolini sia il primo ministro giapponese Tojo auspicavano sin dal 1942, ci andarono piano.

Per la fine del settembre 1943, tuttavia, anche le ultime illusioni erano ormai svanite e per gli italiani che non avevano aderito, nel frattempo, alla Repubblica Sociale, cominciò un periodo veramente duro. De Leonardis e i suoi fecero così sei mesi di carcere in condizioni peggio che penose prima che fosse loro riconosciuto lo status di prigionieri di guerra. Trasferiti nel campo di Kiangwan, in Cina, i nostri trovarono laggiù oltre 900 statunitensi, tra militari e civili. I timori iniziali di cattiva accoglienza da parte dei vecchi avversari furono subito chiariti nel giro di pochi minuti, in quanto gli americani spartirono subito, nella comune miseria, quel poco, in termini di cibo e, soprattutto, medicine, che la Croce Rossa internazionale di Shanghai e quella USA riuscivano a far pervenire.

Seguirono, nel 1945, due altri trasferimenti fino in Giappone, nel corso dei quali la solidarietà tra i prigionieri italiani, statunitensi e, ora, anche inglesi, non venne mai meno, anzi. De Leonardis parlava, all'inizio, un inglese discreto, ben presto notevolmente migliorato nel corso di quei due anni di convivenza, gomito a gomito, con - in primo luogo - marinai statunitensi provenienti da ogni Stato dell'Unione.

Liberato il 30 agosto 1945 e portato a bordo della nave ospedale USS *Benevolence*, De Leonardis rimpatriò, infine, nel febbraio 1946. I casi della

vita l'avevano portato a conoscere, dentro il reticolato, una cultura e una lingua che l'avevano affascinato e a stringere rapporti di amicizia destinati a cambiare la sua vita.

Le parole giuste

Lasciò il servizio, da capitano di corvetta, nel 1946 e cominciò a lavorare nel mondo cinematografico della Disney collaborando all'adattamento in lingua italiana di alcune pellicole (*Pinocchio*, *Bambi* e *I tre caballeros*) prodotte negli anni precedenti, ma non distribuite da noi per via della guerra.

Per quanto Walt Disney sia ricordato soprattutto per i fumetti a partire, ovviamente, da *Topolino*, in realtà il vero *business* di quel grande artista e imprenditore era rappresentato, da sempre, dal



Ben presto, dopo aver lasciato la Marina dopo la fine del conflitto, De Leonardis giungerà a dirigere il doppiaggio di tutte le produzioni italiane della Disney, e non solo dei cartoni animati, ma anche film come *Il fantasma del pirata Barbanera*, con Peter Ustinov

cinema. Il mercato italiano, dimostratosi particolarmente ricettivo, era considerato - a sua volta - importante anche se soffriva di una particolarità. A differenza di quanto avveniva per la maggioranza delle altre nazioni di lingua non inglese, gli italiani, infatti, non amavano i sottotitoli, ma pretendevano il doppiaggio, circostanza questa costosa e complicata ma, insuperabile visto che nel commercio sono i gusti del pubblico a dettare legge, e non viceversa.

Scopertosi paroliere d'eccezione, grazie anche alla sua conoscenza pressoché perfetta del ger-

go e dei giochi di parole americani, spesso in-traducibili, De Leonardis curò successivamente l'intero sonoro, canzoni incluse, di *Dumbo*.

Il risultato, visionato personalmente da Disney (come sempre accadeva per i prodotti col suo marchio) fu giudicato semplicemente perfetto, tanto che il magnate volle conoscere personalmente il responsabile di quella versione. Ne nacque, con grande semplicità, una solida ami-



Ma la perfetta conoscenza dell'inglese e dello slang e del gergo navale americani, porterà De Leonardis a gestire il doppiaggio di autentici capolavori come *La Regina d'Africa*, con Humphrey Bogart e Katharine Hepburn

cizia destinata a durare tutta la vita, tanto che a quel già ufficiale della Regia Marina furono affidate, per il seguito, pressoché tutte le successive edizioni cinematografiche italiane della Disney. La formazione marinara del comandante De Leonardis prese, a questo punto, a far capolino, discreta ma efficace, in tutte le pellicole da lui curate. In particolare *L'isola del tesoro*, *20.000 Leghe sotto i mari* e *I figli del capitano Grant* (tutti film visti ai *matinée* dei ragazzi - 50 lire di biglietto - o in parrocchia e ambientati in parte, o totalmente, sopra - e sotto - il mare) non ebbero una sola sbavatura, si trattasse della terminologia, dei comandi, delle manovre o dei gradi. La fama di esperto navale (e linguistico) di De Leonardis e il suo rigore di grosso professionista della parola si estese, ben presto, anche presso altre case di produzione.

Suoi sono, per esempio, i dialoghi de *La regina*

d'Africa, pellicola del 1951 tratta da un romanzo di Cecil Scott Forester rivelatisi, nella versione italiana, di ben altra precisione, stile e buon senso rispetto a quelli di un altro celebre romanzo di quello stesso autore, *Le avventure del capitano Hornblower, il temerario*, titolo italiano peggio che infelice in quanto tradisce, sin dai manifesti, il fatto che il curatore della pellicola in italiano non aveva capito niente. Quel legnoso comandante (non capitano), interpretato da un Gregory Peck in stato di grazia è, infatti, tutto fuorché un temerario che agisce a testa bassa. Casomai ragiona, soffre ed è tormentato dai dubbi; teme le conseguenze delle proprie azioni e alla fine si muove, perché si tratta del suo dovere e della vita che ha scelto, a ragion veduta e senza farsi mai troppe illusioni.

Percorrere il resto della lunga carriera cinematografica del comandante De Leonardis (responsabile, tra l'altro, del corretto "Comandante Bond" attribuito all'agente 007, in quanto già ufficiale della *Royal Navy*) significa fare la storia di quarant'anni del cinema, compito questo che esula dallo scopo di queste pagine.

Resta, comunque, un'ultima ed utile considerazione di fondo: il marchio "Marina" funziona, dalle circostanze più difficili o, addirittura, tragiche, a quelle decisamente più leggere dei film. Quel marchio sot-

tintende, però, un preciso habitus mentale nel quale non c'è spazio per il pressapochismo. I termini giusti sono quelli giusti e basta, e le forme e lo stile pure. E questi elementi essenziali si avvertono, magari mediati, anche attraverso i dialoghi di una pellicola o di un libro contribuendo al successo dell'insieme. Come è scritto a pagina 4 del *Piccolo dizionario marinaresco ad uso degli studenti delle scuole medie*, edizione 1970, piccolo prezioso volumetto di cui ho già avuto modo di parlare, anni fa, su queste stesse pagine: "Se i nostri ragazzi nelle scuole mentre imparano a conoscere la nostra bella lingua non trascureranno anche quella dei marinai, con l'aiuto di queste poche pagine avremo raggiunto uno dei nostri scopi e saremo ampiamente ricompensati del nostro piccolo lavoro se impareranno anche a conoscere ed amare il mare ed i marinai". ■

San Benedetto del Tronto: nata dalla pesca

di Roberto Petrucci

Dopo il Conero la costa piega verso sud e, lasciata Civitanova, il principale punto di riferimento del medio Adriatico perde di importanza. Sullo sfondo, cominciano ad apparire i monti d'Abruzzo e

tra questi la sagoma della Maiella, bianca fino a primavera. Anche le colline cambiano: strapiombano decisamente sulla costa. I centri storici di Fermo, Cupra Marittima e Grottammare vi aiutano a calcolare quanto avete percorso delle 30 miglia che separano i due porti.

Costruita dal lavoro dei pescatori

Il faro che è stato il riferimento per raggiungere il porto è, una volta sbarcati, il perno per leggere la città: il centro storico ed i viali di San Benedetto sembrano essere stati costruiti pensando ad un accesso dal mare. Il centro ha il cardo nel viale pedonale (viale Secondo Moretti) che partendo dal faro, dopo la fontana detta "la rotonda", sottopassa la ferrovia e va al vecchio municipio ed al "paese alto" fino alla torre Gualtieri. Nulla di paragonabile con l'accesso da parte di terra venendo dal casello autostradale o dalla statale 16.

Chi ha avuto tanta capacità progettuale ed urbanistica? La risposta la trovate nel vecchio nome del viale: via dell'ancoraggio. La città è cresciuta attorno al canale in cui i pescatori alavano le

Città di naviganti, pescatori, commercianti e anche colonizzatori, è un centro marinaro amante anche delle arti e del buon vivere

barche, che è divenuto l'asse su cui si è organizzata la successiva urbanizzazione, come un rio "terà" (strada ricavata dall'interramento di un canale) di Venezia o lo "stradun" di Ragusa.

Il faro, che è lo snodo di tutto il centro storico, è stato costruito solo nel 1957. Le ragioni della navigazione sono coerenti con quelle delle strade del centro storico ed il risultato è sorprendentemente unitario. È questa una delle conseguenze del fatto che la città è stata costruita in tutti i sensi dal lavoro dei pescatori: dal punto di vista urbanistico e, come vedremo, dal punto di vista economico e persino sportivo e culturale.

Il lungomare delle palme

Torniamo al faro. A destra il porto e poi i viali che arrivano fino a Grottammare, a sinistra la parte sud di uno dei più sontuosi lungomare dell'Adriatico. Il mare vi appare dietro una fila continua di palme, oleandri e tamerici potati ad alberello.

Sul lungomare ancora resistono villini del periodo liberty tra alberghi e interventi edilizi nello stile degli anni del boom.

Le palme, assieme agli oleandri ed alle buganvillee vi accompagnano in tutta la città anche oltre la ferrovia, a ricordare che questa è anche zona di vivai. Negli scorsi anni l'invasione del



Il vecchio tessuto urbanistico del borgo marinaro sopravvive in “via del Laberinto”

“punteruolo rosso”, un parassita delle palme, aveva messo in serio pericolo questa ricchezza ma l’abilità dei vivaisti e degli agronomi ha permesso di contrastare il fenomeno.

Anche qui come a Civitanova la ferrovia viaggia a poche centinaia di metri dal lungomare ma, a differenza di altre città della costa, qui è sopraelevata rispetto al livello stradale e questo fa sì che i sottopassaggi siano meno divisivi che in altre realtà. La ferrovia che è uno dei principali collegamenti tra il nord ed il sud del paese, viene percepita come una linea metropolitana.

Dal faro prendiamo verso ovest. Prima della fontana della “rotonda” una serie di foto dei pescatori dei primi dell’800 vi dicono da dove viene quello che troverete dopo. Cercate lo scatto con cui Adolfo De Carolis riprende Giuseppe Trevisani, alias “sfasciò”, classe 1865 che sta alando un trabaccolo. Uno dei tanti tesori custoditi nell’archivio storico del Comune che troverete sotto la torre Gualtieri.

Entriamo in città attraverso la vecchia via dell’ancoraggio che si presenta come un elegante viale pedonalizzato, ornato di sculture moderne di importanti autori, su cui si affacciano bar, negozi, ristoranti. Il viale, collegato ad altre

zone pedonalizzate, vi porta fin nel centro storico.

A Fano, le case del vecchio borgo marinaro riportano accanto al numero civico il nome e la vela delle famiglie originarie. A Senigallia, i nomi delle vie del rione del porto richiamano le città del levante da dove venivano i partecipanti alla annuale fiera della Maddalena. A San Benedetto, accanto agli attuali nomi delle strade sono riportati i nomi originari che richiamano i vecchi mestieri: via del grillo, via dei pescivendoli.

Qui non trovate niente che assomigli al “*riò de J’archi*” di Ancona. La città è cresciuta sopra il vecchio borgo marinaro che ne è il centro. Unica eccezione Via Laberinto che collegava il paese alto con il mare che arrivava fin sotto la collina sormontata dalla torre Gualtieri.

La strada ha mantenuto la vecchia atmosfera, sia per l’andamento sinuoso sia per le persone che si incontrano. I cognomi della tradizione, Torquati e Palestini, vengono da qui. Sono invece scomparse le povere tipologie edilizie di un tempo: le case basse costruite con paglia e fango: “li pairà”.

Le nuove urbanizzazioni si sono sviluppate a

levante ed a ponente del centro storico sostenute dagli introiti della pesca. Lo stile è quello degli anni del *boom* che nell'area pedonalizzata si è tradotto in un arredo urbano di qualità.

I ristoranti ed i bar sono costruiti nello stile di quegli anni. Locali moderni, ricchi ma non pacchiani. I locali caratteristici li potete trovare attorno Via Laberinto. Il piatto forte è il brodetto che viene preparato con l'aggiunta di pomodori verdi.

La "Palazzina Azzurra" è uno splendido esempio di quegli anni. Il night rivaleggiava con la "Capannina" della Versilia e con il "Savioli" di Riccione. Non perdetevi il palco e la vecchia pista da ballo sapientemente restaurati. I locali oggi ospitano mostre d'arte. Qualche vecchio Ganimede ricorda con nostalgia le esibizioni di Mina.

I Quaccheri dell'Adriatico

Per capire da dove venga la passata ricchezza bisogna ricordare che la marineria sanbenedettese per 15 anni ha sfruttato alcuni dei più bei banchi di pesce dell'oceano. Una flotta di 50 navi lunghe fino a 100 metri con equipaggi fino a 40 elementi avevano fatto del porto marchigiano una base peschereccia di fama mondiale capace di determinare il prezzo del pescato.

Le navi fattoria lo lavoravano durante la navigazione, il lavoro era incessante, senza né giornate di riposo né turni di lavoro, ed il compenso era stabilito sulla base delle partecipazioni che quintuplicava i compensi rispetto alle usuali paghe dei marittimi.

Se volete averne un nobile esempio ritrovate il capitolo XVI di Moby Dick in cui Melville descrive il modo con cui gli armatori quaccheri stabilivano i compensi dei marinai e dei rampognieri imbarcati sul *Pequod*.

Fatica, responsabilità, rischio ma anche la coscienza che le famiglie e l'intera città vivevano

del loro lavoro avevano determinato un codice di comportamento che rendeva gli equipaggi capaci di lasciare l'Adriatico per sfidare flotte nate direttamente sull'Oceano: l'abilità di comandanti e marinai ad affrontare il mare ed a



Il faro è un riferimento costante anche per chi passeggia nel centro storico

gettare le reti, cioè ad individuare i posti più redditizi, ed a realizzare importanti ricavi definiva il ruolo sociale all'interno della comunità. "Lo rifarei" mi dice Giacomo Capriotti che tra i primi varcò le Colonne d'Ercole verso l'ignoto dei banchi di pesce senegalesi. Verso le grandi onde e gli alisei. Non c'erano né siti da cui ricavare le previsioni del tempo né porti amici in cui riparare: "quello che ti veniva ti tenevi".

Le grandi navi venivano fabbricate a Viareggio e riparate qui quando tornavano con il pescato. Di quegli anni d'oro, nel porto è rimasta la capacità degli 11 cantieri, oggi operativi sia per le manutenzioni sia per la costruzione di nuovi scafi.

Il naufragio del Rodi

Il modo corale con cui la città viveva il rapporto con il lavoro sul mare è ben rappresentato da come questa reagì al naufragio del *Rodi*.

L'antivigilia di Natale del 1970 alle prime ore del giorno a circa tre miglia dalla foce del Tronto, veniva avvistata, capovolta, la nave da pesca oceanica *Rodi* di 500 tonnellate che era di base a San Benedetto ed imbarcava marinai della città.



La scultura dell'elefantino di Salvatore Mangione è oramai un tradizionale luogo degli appuntamenti

La città reagì ai ritardi con cui vennero messe in atto le operazioni di recupero del relitto con uno sciopero generale. Vennero bloccate le stazioni di San Benedetto e di Porto d'Ascoli e la statale.

Recuperato il relitto e le salme che ancora erano a bordo, alle esequie partecipò una folla di 10.000 persone.

La diaspora Sanbenedettese

Secondo Fernand Braudel le genti di mare sono vagabonde, ma va detto che in francese il termine non ha l'accezione negativa che ha in alcune regioni italiane. Le famiglie di San Benedetto hanno fondato colonie in altre città costiere: i Bruni a Lerici, i Guidotti a Viareggio, i Palestini

addirittura a Mar del Plata, in Argentina.

La diaspora Sanbenedettese comincia agli inizi del '900, spinta dalla miseria e trova ulteriore impulso nei divieti di pesca emanati durante la guerra del 15-18, perché le corazzate austroungariche cannoneggiavano Ancona e gli altri porti marchigiani. Senigallia, sui portici Ercolani, mostra ancora con orgoglio i segni dei colpi ricevuti dalla corazzata *Zrinyi*.

I Sanbenedettesi presero le loro barche e se ne andarono sul Tirreno ed uno di loro, un Palestini, diventò Sindaco della città di Viareggio. Addirittura a Marsiglia, nel quartiere del Panier, si stabilirono i discendenti di alcuni Sanbenedettesi che, ai primi dell'800, erano stati razzati dai pirati saraceni in Liguria e successivamente portati ad Algeri.

Il nome Palestini, come abbiamo già accennato, diventò importante anche in Argentina; a Mar del Plata dove i marchigiani sono di casa, un Palestini costruì cantieri navali e fabbriche per la lavorazione del pescato. Un Palestini è anche stato presidente della cooperativa pescatori di Cesenatico.

Il nome è suggestivo e, se andate a vedere le foto della vecchia San

Benedetto vicino alla "rotonda", potete constatare che molti fra i pescatori hanno i tratti somatici tipici della gente del levante.

Vai all'ovest ragazzo

Con vele al terzo (quelle che trovate sulle barche nel porto museo di Cesenatico) ed a volte un motore ausiliario (il primo vascello da pesca con motore ausiliario fu varato qui nel 1920) si andava a pescare fino alle coste della Croazia, costruendo, sulla base della esperienza, rudimentali ma efficaci portolani che permettevano di ritrovare, seguendo la descrizione dei rilievi della costa dalmata, le aree di pesca più importanti.

La cultura del pescatore è fatta di furbizia, osservazione, esperienza e buona memoria. Come si era stati capaci di trovare i posti buoni di fronte alla Croazia così si riuscì a trovare i banchi migliori di fronte al Senegal, rubando il mestiere ai portoghesi e agli spagnoli che da più tempo solcavano quelle onde.

Braudel afferma che la civiltà del Mediterraneo è nata sulle colline che sovrastano la costa e si è sviluppata in una corsa verso l'Ovest.

Non credo che i pescatori nati al paese vecchio avessero letto gli storici francesi ma è certo che loro questa cosa l'hanno fatta.

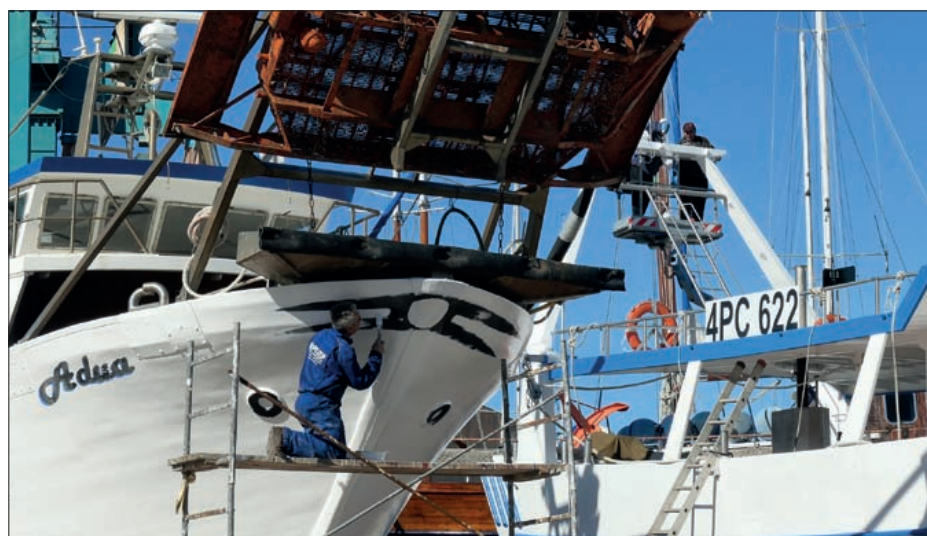
La ricchezza della pesca

La ricchezza così accumulata ha spinto la crescita della città. La zona a ovest venne costruita per soddisfare la domanda di nuove case da parte dei partecipanti alla avventura oceanica e una parte importante delle nuove risorse venne investita negli alberghi che oggi costituiscono una delle principali attività sanbenedettesi.

Lavoro e ricchezza accrebbero anche la capacità di pressione politica. San Benedetto è assieme ad Ancona l'unico centro costiero delle Marche che può vantare un sistema di sopraelevate che collega il centro con il casello autostradale permettendo di superare statale e ferrovia.

I pescatori furono anche capaci di guardare oltre. Una parte degli introiti della pesca veniva destinata a finanziare la locale squadra di calcio, che fu la prima squadra marchigiana ad entrare in serie B.

La città ha investito molto anche nella cultura.



Le antiche tradizioni dei calafà sono mantenute oggi da nuovi e attenti protagonisti



Giuseppe Trevisani, detto "sfasciò", porta a riva il cavo per l'alaggio di una barca, foto degli inizi dell'800

Se Civitanova può vantare un campanile che è anche un faro, San Benedetto vi offre un molo che è anche una galleria d'arte: scultura e pittura.

Scultori e muralisti venuti da ogni parte del mondo hanno trasformato gli scogli del molo sud in opere d'arte.

Tra il molo sud e la "pallazina azzurra" trovate la sontuosa sede della Lega Navale Italiana. Continuate ed incontrerete una grande scultura che recita: *"lavorare lavorare lavorare: preferisco il rumore del mare"*: come spiega la legenda sotto la scultura *"il mare... vuole significare tutto ciò che di grande e di generoso ci circonda"*. Questo a Melville non era venuto in mente. ■

Foto di Gianni Grilli



Testi di mare poco noti e rari

di Giovanni Panella

Le riviste nautiche ospitano spesso articoli su progetti di restauro di scafi ormai dimenticati: vale quindi la pena di parlare di quei libri di mare che non sono destinati ad apparire sugli scaffali delle librerie, ma che proprio per questo meritano di essere conosciuti.

Segnalo quindi tre titoli che meritano attenzione da parte degli appassionati di mare e di imbarcazioni tradizionali: il primo riguarda il restauro di un manuale vecchio di più di 80 anni il "Corsico"; segue una pregevole ed esauriente pubblicazione dell'Università di Palermo sulle barche siciliane; l'ultimo, in lingua francese, conduce il lettore a superare le difficoltà che si incontrano nell'opera di restauro più comunemente intrapresa, quella di un gozzo.

La "Guida pratica per la costruzione di barche" di Mario Corsico è un testo che è diventato "mitologico" per gli appassionati del settore. Ad oggi considerato pressoché introvabile, è stato pubblicato negli anni '30 e riproposto fino al 1948 con quattro differenti pubblicazioni di altrettanti editori. Si tratta dell'unico testo italiano di costruzione di piccolo naviglio risalente ai primi del '900, un periodo durante il quale i maestri d'ascia progettavano le imbarcazioni servendosi della tecnica del "mezzo sca-

fo" e non del disegno tecnico. Il manuale condensa in 300 pagine una notevole quantità di schemi, disegni e tecniche costruttive, il tutto presentato in modo esaustivo ed approfondito. Dopo due lunghi anni di ricerca e restauro, finanziati dall'Associazione "Vele d'Epoca Verbanò" e in collaborazione con il sottoscritto, il "Corsico" è oggi disponibile come copia anastatica, completa in ogni sua parte della prima e più completa edizione del 1935. È stata stampata su carta avorio di qualità, mantenendo volutamente i segni e l'usura dell'epoca ed offrendo quindi una copia inalterata al tatto e nei colori "bruciati" dal trascorrere del tempo. La ristampa è stata pubblicata in 100 copie, che vengono vendute con certificato di riproduzione numerato. <https://www.veledepocaverbano.com/corsico/> La prestigiosa collana del "Centro di studi filosofici e linguistici siciliani" dell'Università di Palermo, diretta dal professor Giovanni Ruffino, si è arricchita di un volume di notevole valore: si tratta di "Pescatori e barche di Sici-

— 144 —

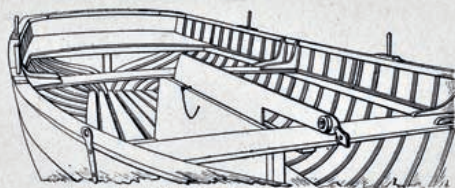


Fig. 91. — Poppavia di barca mista. - Propulsione a remi od a vela.

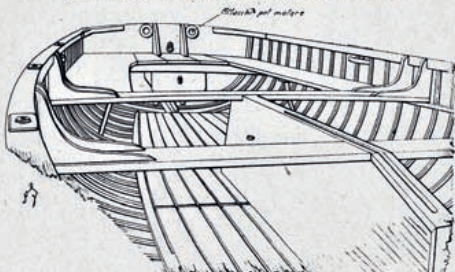


Fig. 92. — Poppavia di barca mista. - Propulsione a remi, a vela od a motore fuoribordo

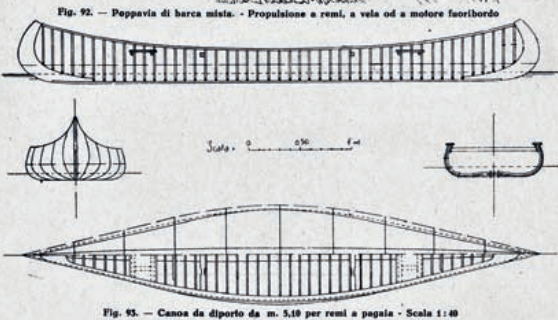
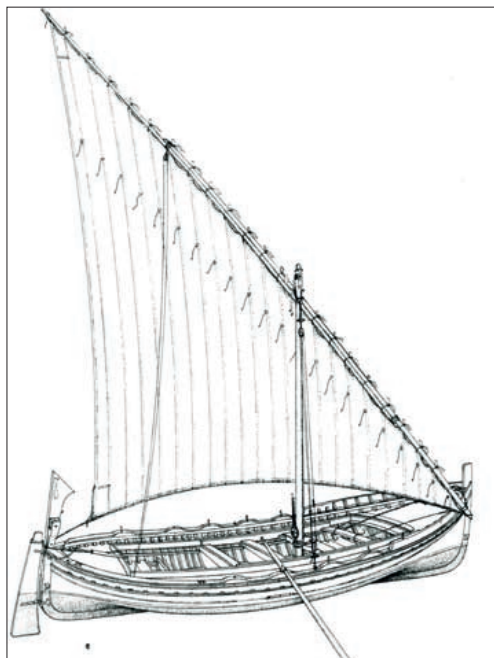


Fig. 93. — Canoa da diporto da m. 5,10 per remi a pagata - Scala 1:40

Dal volume *La guida pratica per la costruzione di barche* di Mario Corsico



lia: organizzazione, tecniche, linguaggio” di Filippo Castro. L’autore racconta come la sua passione per le “vecchie barche” sia nata sin da ragazzino, quando giocava tra gli scafi dei pescatori e come poi, agli inizi degli anni ’60, si sia reso conto che tutte quelle imbarcazioni stavano sparendo. “Ciò che mi indusse a rompere gli indugi fu un periodo sintomatico di una più generale situazione di indifferenza, direi quasi di fastidio, verso le proprie tradizioni, in nome di un malinteso senso del progresso: la demolizione improvvisa di tre bellissimi esemplari di vetuste sardare motorizzate, già a vela, in disarmo presso l’abitato di Terrasini”. Per salvare almeno la memoria di queste imbarcazioni, Castro realizzò il suo primo rilievo grafico: si trattava della *Santa Venere*, l’ultima sardara rimasta nel paese. Per cercare poi di inserire quell’imbarcazione nel contesto della cultura locale fu necessario intervistare, discutere e scambiare idee con i vecchi pescatori e i maestri d’ascia del posto. “Ciò che venne fuori in seguito a quell’attività di ricerca mi diede la sensazione di avere aperto un libro di fondamentale importanza per troppo tempo dimenticato in un angolo. Di conseguenza decisi di tentare il recupero di ciò che restava di cultura popolare delle comunità marinare sparse lungo le coste della Sicilia”. Castro iniziò così un’opera che si è protratta ininterrottamente per più di un ventennio ed i



Dal volume *Pescatori e barche di Sicilia* di Filippo Castro

cui risultati si possono oggi apprezzare in un volume di 720 pagine, dalla grafica raffinata, ricco di elementi etnografici e di disegni. Tra questi vanno segnalate le numerose tavole di piani costruttivi, per non parlare delle immagini di modelli realizzati dall’autore in maniera impeccabile. Filippo Castro, nella stessa collana, dedica a questi ultimi un volume, più agile, intitolato “Pescatori e barche di Sicilia: studi e modelli”. I due testi sono rintracciabili su Amazon. A chi non è capitato di imbattersi su una spiaggia in un gozzo malandato e di aver pensato di metterlo a posto? È certo che si tratta di imprese che non sempre vanno a buon fine e gli insuccessi sono spesso dovuti ad una sottovalutazione dell’entità e della delicatezza del lavoro da compiere. Un libro che guida per

mano chi vuole ridare vita ad una vecchia barca è: “*Restaurer n’est pas réparer*” di Guy Brouet. L’autore ci accompagna, passo dopo passo, nell’opera di recupero del “Thétis”, un gozzo catalano, in un volume di 250 pagine, ricco di più di mille illustrazioni. La filosofia dell’autore, che nel corso del suo lavoro è stato guidato da Vincente Garcia Delgado, un’autorità nel campo delle barche catalane, è che: “*Nella carpenteria navale tradizionale, restaurare una barca vuol dire impegnarsi a rispettare le sue regole di concezione, le sue forme specifiche, le essenze del legno che costituiscono la sua carpenteria, perché si tratta di un utensile di lavoro perfettamente adattato alle coste che frequenta. In questo, l’opera di restauro non può essere né intrapresa né considerata come una semplice riparazione*”. Ciò vuol dire che ci si deve avvicinare al recupero con le stesse metodologie che sono state utilizzate, un tempo, per la costruzione. Nel caso del “Thétis” l’opera di restauro si è avvicinata ad una completa ricostruzione dello scafo, visto che ha comportato la sostituzione della chiglia, delle ruote di prua e di poppa e di parti del fasciame. Guy Brouet può essere contattato presso il Chantier Naval de la Plagette della città di Sète, un luogo che ha mantenuto l’aspetto del cantiere di un tempo: voilelatine.sete@wanadoo.fr



Georges Simenon

I SUPERSTITI DEL TÉLÉMAQUE

Traduzione di Simona Mambrini

Adelphi, 2020
Pagg. 204, Euro 18,00

Vi ricordate di “*Le Radeau de la Méduse*” di Théodore Géricault, l’impressionante, famosissimo dipinto (conservato al Louvre) che raffigura i naufraghi della fregata francese che, per incapacità del comandante, andò ad incagliarsi e perdersi. Dopo giorni di vagabondaggio sul mare, i superstiti si abbandonarono ad episodi di antropofagia, divorando i cadaveri dei compagni di sventura che non avevano resistito, e forse ammazzandone qualcuno per cibarsi delle sue carni.

Io scommetterei che questa celeberrima opera abbia dato lo spunto iniziale a questo libro del grande Simenon, lo scrittore belga autore di libri polizieschi che però era anche

un appassionato del mare, come si può avvertire, per esempio, leggendo anche il suo bellissimo “*Il Mediterraneo in barca*”, uscito qualche anno fa anch’esso per Adelphi.

Spunto iniziale, dicevo: l’antefatto della vicenda costruita nel libro qui recensito è, appunto, l’affondamento del bastimento *Télémaque*, a seguito del quale si sarebbero verificati analoghi episodi di cannibalismo. A causa di queste dicerie, la vedova Canut sarebbe quasi impazzita e comunque caduta in una profonda depressione, accusando di quanto avvenuto il signor Février. Tutt’e due vivono a Fécamp, cittadina marinara della Normandia.

La vedova Canut ha due figli gemelli nati dopo la scomparsa del padre, avvenuta in circostanze non del tutto chiarite ma comunque tragiche, a seguito del naufragio del *Télémaque*. I due gemelli, ormai uomini fatti, non potrebbero essere più diversi: Charles ferroviere, Pierre capitano di peschereccio; però legatissimi tra loro.

Un misterioso assassinio, tanto più eclatante nella piccola Fécamp, dà l’avvio alla vicenda poliziesca: che certamente non starò a riassumervi, com’è buona regola, appunto, per le storie criminali. E allora? Beh, a parte l’avvincente *thriller*, come sempre magistralmente costruito da Simenon, la lettura di questo libro la raccomando agli innamorati del mare perché – credetemi – vi si respira aria salmastra. La

descrizione del ceto marinaro e peschereccio di Fécamp è vivacissima, sembra di stare a Mola di Bari o a Pozzuoli o a Chioggia!

Renato Ferraro



Amitav Gosh

“L’ISOLA DEI FUCILI”

Neri Pozza 2019
Pagg. 320, Euro 18,00

Alcuni critici sostengono che Amitav Gosh sia il maggiore scrittore indiano di lingua inglese. Certamente è uno dei più popolari.

Lo scrittore è nato a Calcutta ed ha passato la vita tra Bangladesh, Sri Lanka, Iran e India ed oggi si divide tra New York e Goa.

In quello che forse è il più conosciuto dei suoi lavori: la trilogia “*Mare di Papaveri*”, “*Il fiume dell’Oppio*” e “*Diluvio di fuoco*” Gosh descrive i mari ed i popoli dell’estremo oriente durante le guerre che l’Inghilterra condusse per aprire il mercato cinese all’oppio prodotto in India.



Accanto a nobili indiani, ufficiali inglesi, mandarini cinesi, mercanti persiani, nobildonne e popolane l'autore ci offre una appassionata descrizione dei "lascari" cioè degli equipaggi che conducevano le navi di quei paesi.

Si trattava di equipaggi formati da rappresentanti di tutte le etnie che si affacciavano sui mari d'oriente: bengalesi, malesi, cinesi, cingalesi uniti dalla comune fatica e da una lingua franca che permetteva loro di capirsi.

Qualcosa di simile alle ciurme del Mediterraneo che parlavano Sibir o "veneto da mar".

Nel suo ultimo romanzo Gosh affronta il problema delle migrazioni dei bengalesi proponendo l'ipotesi che i rapporti tra il Bengala e Venezia siano di antica data e che la comunità del Bangladesh che oggi lavora nelle calli e nei campielli altro non sia che l'ultimo anello di una catena che risale a quando la città della laguna era lo snodo tra oriente ed occidente per il commercio delle spezie.

Nella prima parte del racconto un antiquario bengalese esperto in libri rari trapiantato a New York segue le tracce di una figura del folclore bengalese alla ricerca di un tempio nascosto tra le mangrovie della foce del Gange costruito da questo mercante di fucili per sfuggire alla maledizione della dea dei serpenti.

Chi in gioventù ha letto "I misteri della jungla nera" di Salgari apprezzerà la maniera realistica con cui lo scrittore

bengalese descrive le paludi di mangrovie in cui lo scrittore veronese aveva ambientato le avventure di Tremalnaik anche lui finito in un tempio tra canali fangosi e fitta vegetazione.

Pur trattandosi di due opere non confrontabili Gosh rende omaggio a Salgari citando il suo romanzo.

Quando il racconto si sposta a Venezia entra in scena la comunità bengalese di oggi ed ai ricchi mercanti ed ai colti viaggiatori si aggiunge l'umanità dolente dei muratori e dei negozianti che oggi contribuiscono a far funzionare la città sulla laguna.

Gosh che parla italiano e conosce Venezia, supporta la sua tesi intrecciando le storie dei personaggi con riferimenti tratti dalle fonti più disparate. Nell'arco di qualche pagina si passa dai "problemi di datazione di un poema epico bengali" agli studi di Ernesto De Martino sul Tarantismo, al "Carteggio di Aspen" di Henry James in un apparente disordine che bene si lega con un testo che nasce in inglese e mescola termini bengalesi ed italiani. La complessità del testo è ben resa dalla sapiente traduzione di Anna Modotti il cui lavoro è stato insignito del premio Cesare Pavese anche per il modo con cui è riuscita a rendere suoni, odori, paesaggi, e luci come si legge nella motivazione.

Nella seconda parte della storia entrano i problemi dei migranti, del salvataggio di chi si avventura in mare assieme

al problema del cambiamento climatico a cui Gosh dedica un saggio uscito successivamente sempre per i tipi di Neri Pozza: "La grande cecità". Il tentativo di collegare le storie della tradizione bengalese con i temi della attualità dà vita ad un racconto che si distacca dai romanzi precedenti. La trilogia sulle guerre dell'oppio con al centro un gruppo di passeggeri della nave "Ibis" ha il respiro di una "Odissea" ambientata in tempi moderni nei mari di oriente.

Per la capacità di mettere insieme una trama avvincente con riferimenti storici, letterari e temi di attualità, "L'isola dei fucili" ricorda invece alcuni romanzi di Umberto Eco.

Nonostante la eterogeneità degli argomenti il testo scorre piacevole riuscendo a combinare efficacemente la complessità della struttura degli intrecci dei racconti indiani con temi importanti come il cambiamento climatico.

Ricca di suggestioni la descrizione del ghetto di Venezia di cui Gosh è appassionato conoscitore. Chi ama il mare Adriatico non può non sperare che lo scrittore bengalese trovi il tempo per uscire dalla bocca di San Nicolò e visitare gli altri porti di quello che era il "golfo di Venezia".

Trovrebbe ovunque comunità di bengalesi che assieme a magrebini, cingalesi e negri d'Africa ed alle antiche marinierie dell'Adriatico vanno formando i nuovi "lascari".

Roberto Petrucci

Affonda il leasing all'italiana

a cura di Aniello Raiola

Il regime fiscale in ambito comunitario non è mai stato uniforme e ciò ha sempre provocato concorrenza fiscale tra gli Stati membri ed alterazione degli equilibri di mercato. Ma la fiscalità degli Stati membri influenza notevolmente le decisioni sulla scelta della bandiera anche delle unità da diporto e l'assenza di un'armonizzazione fiscale produce effetti negativi sull'economia dei singoli Stati membri.

Prima del 2000 molti Paesi dell'Unione europea (in particolare la Francia) incentivavano il leasing, quale strumento di acquisto nel settore della nautica, attraverso sconti fiscali, in tal modo attraendo clientela estera e soprattutto italiana.

Questa situazione aveva determinato in quegli anni la penalizzazione del settore nautico italiano, causando la fuga all'estero della domanda italiana di unità da diporto. Molti italiani si rivolgevano a società di leasing francesi per l'acquisto di imbarcazioni da diporto e, di conseguenza,

stazionavano presso strutture turistiche francesi e, più in generale, usufruivano dei servizi collegati a dette società.

Questi i motivi per cui fu introdotto un nuovo regime fiscale dalla legge 21 novembre 2000, n. 342 (collegato alla Finanziaria 2000). Si stabilì per le prestazioni non solo di leasing, ma anche di locazione e noleggio di mezzi di trasporto l'esclusione dell'IVA, qualora l'utilizzo del mezzo avvenisse fuori del territorio comunitario.

Il nuovo criterio di territorialità dell'IVA comportò che in caso di utilizzo del mezzo di trasporto parte in territorio comunitario, parte in ambito extracomunitario, il canone di leasing era soggetto ad IVA soltanto per la quota-parte riferibile all'utilizzo in ambito comunitario.

Ma poiché non era cosa facile nel campo della nautica dimostrare l'utilizzo dell'unità fuori delle acque territoriali comunitarie, l'Agenzia delle entrate intervenne con la circolare n. 76/2001, che adottò un criterio forfetario per la

determinazione della rilevanza territoriale ai fini IVA in materia di leasing.

Infatti, la circolare n. 76 (modificata in seguito dalla circolare n. 49/2002) creò una "presunzione" di utilizzo delle unità da diporto fuori delle acque territoriali comunitarie. Siffatta presunzione si fondò essenzialmente su due fattori: la lunghezza e la propulsione del mezzo nautico, entrambi credibili indicatori della "propensione" dello stesso a navigare in acque extracomunitarie.

In base a tali fattori, si partiva dalla categoria delle unità a motore di lunghezza fino a 7,50 metri - stimandone, per le loro modeste dimensioni, una permanenza in acque extracomunitarie pari al 10% del loro intero utilizzo e quindi una percentuale del canone soggetta ad IVA pari al 90% - salendo via via, in base alla lunghezza e alla propulsione (motore o vela), fino alla categoria delle navi da diporto - stimandone, per le loro dimensioni, una permanenza in acque extracomunitarie pari

al 70% del loro intero utilizzo e quindi una percentuale del canone soggetta ad IVA pari solo al 30 %.

Con questi provvedimenti, il leasing italiano e l'intero comparto della nautica ricevette un forte incentivo allo sviluppo. Nell'estate del 2002 e negli anni successivi, si verificò un esodo di massa di unità da diporto dai registri francesi e di altri paesi comunitari a quelli italiani, perché la bandiera italiana, con le agevolazioni fiscali esaminate, era diventata di sicuro più appetibile.

Ciò ha, però, attirato l'attenzione della Commissione europea che ha contestato nel

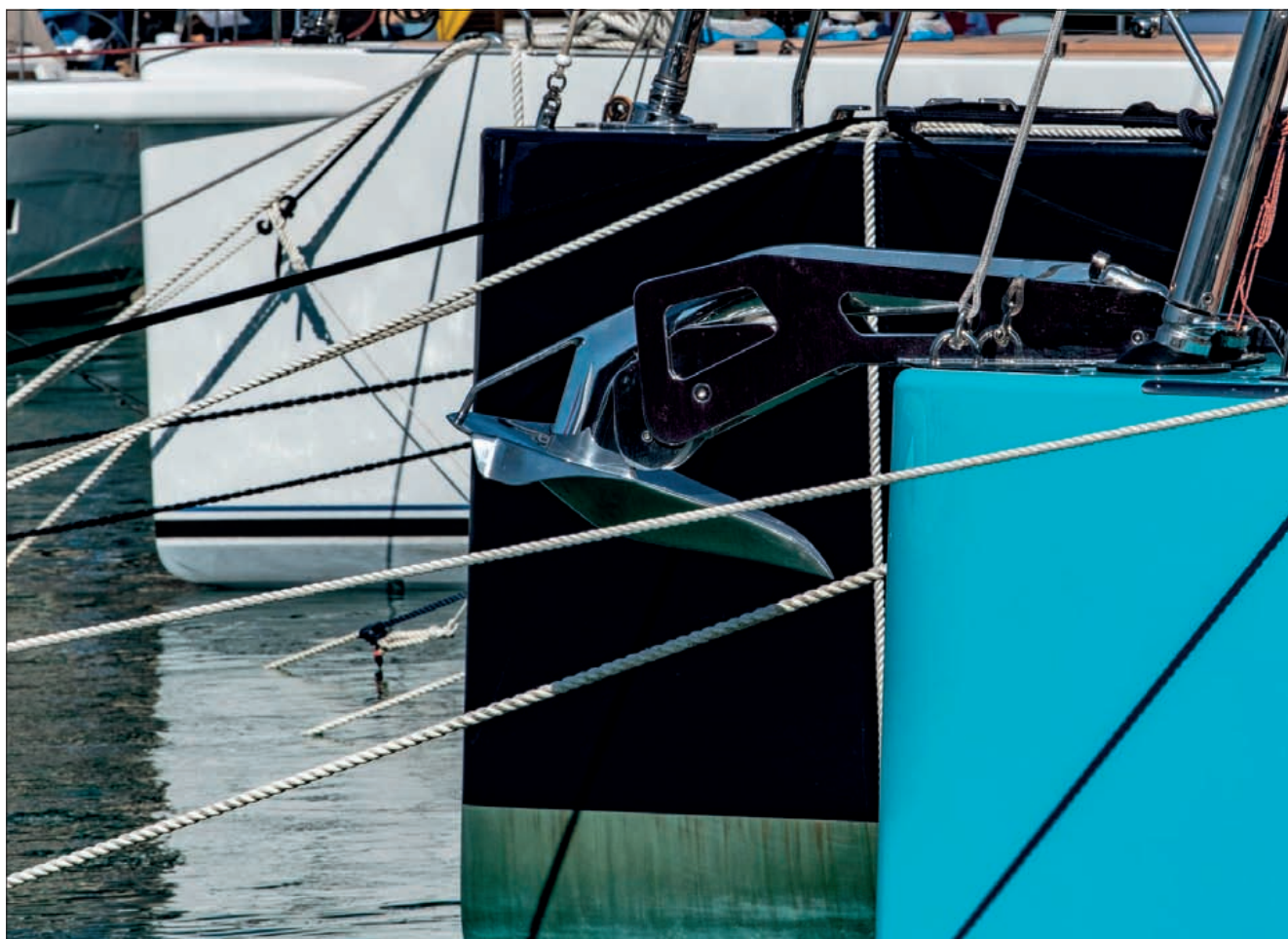
2019 all'Italia la violazione della Direttiva IVA 2006/112/CE. Secondo la Commissione uno Stato membro non può adottare una normativa che preveda l'applicazione di percentuali forfetarie senza che sia dimostrato, caso per caso, il luogo dell'effettiva utilizzazione dell'unità da diporto.

Di conseguenza, con il recente decreto semplificazioni (decreto legge n. 76/2020 convertito in legge n. 120/2020) sono stati cassati i criteri forfetari (prima visti) per la determinazione dell'IVA sui contratti di leasing nautico a decorrere dal prossimo 1 novembre 2020.

Da questa data per avere di-

ritto all'agevolazione fiscale bisognerà dimostrare con adeguati mezzi di prova (cartografia dei viaggi, eventuali sistemi di navigazione satellitare o di trasponder, giornali di navigazione o di bordo, fatture, contratti, ricevute fiscali per i pagamenti di ormeggi o di beni/servizi relativi alla barca e avvenuti fuori dell'UE) l'effettivo utilizzo del mezzo nautico al di fuori dell'Unione europea.

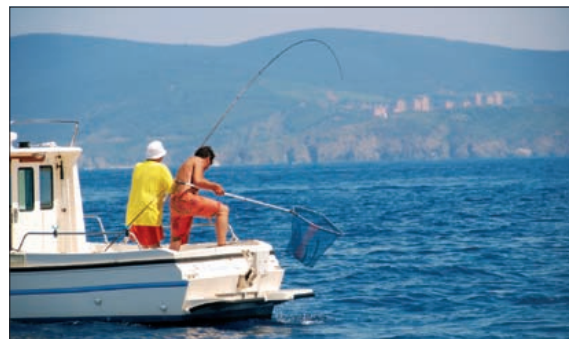
Se consideriamo che il 90 % degli acquisti di nuove unità da diporto commerciali avveniva con lo strumento del leasing, è facile comprendere il danno prodotto al comparto e all'economia italiana. ■



Bolentino: dove pescare

(3^a parte)

di Riccardo Zago



Nell'infinita distesa azzurra, è fondamentale decidere dove concentrare la nostra azione di pesca. Anche se la tecnica

del bolentino funziona alla grande quasi ovunque, ci sono luoghi più propizi di altri, da scegliere in base alle risorse disponibili. Per esempio, se la

barca permette di coprire buone distanze in sicurezza e l'attrezzatura è all'altezza, le zone circostanti le piattaforme per l'estrazione di idrocarburi in mare aperto possono rivelarsi vere e proprie "miniere" di prede soddisfacenti. Una buona scorta di brumeggio, ovvero una valida pastura ideata per i pesci di mare, da gettare in acqua prima di calare la lenza fissata a una robusta canna da bolentino pesante, richiamerà gli abitanti degli alti fondali abituati a cibarsi degli scarti provenienti dall'installazione marittima vicina. Se siamo navigatori del sottocosta, invece, il bolentino può far divertire parecchio quando si pesca su relitti sommersi e secche, abitati da pesci di ogni taglia. Per individuare relitti, secche, scogliere sommerse e quant'altro, possiamo affidarci a una buona carta nautica della zona interessata che, generalmente, riporta tutto ciò che serve sapere per pescare e per navigare in sicurezza. Una volta scoperto un buon posto di pesca, viene spontaneo tornarci con regolarità.



Negli abissi: un discreto occhione, preda comune nel bolentino di profondità. In apertura: una volta trovato il fondale giusto, le catture arrivano copiose, specie con pesci di branco come saraghi e pagelli.



Belle sorprese: un'ottima gallinella catturata su un fondale sabbioso.

Un pratico trucco

Se abbiamo una barca adatta a portarci in alto mare, la strumentazione di bordo consentirà di memorizzare le coordinate precise. Ma su barche meno "lussuose" e quindi non attrezzate per la navigazione elettronica, il problema di annotare il punto esatto esiste. Per risolverlo si ricorre alle cosiddette "mire", ma solo finché la costa è in vista. Si scelgono dei riferimenti fissi a terra e si mettono in relazione tra loro per ritrovare un punto preciso in mare. Non è facile ma con un po' di pratica, questo espediente è praticabile e offre anche notevole precisione. Del resto, i navigatori

del passato, che si spostavano solo sottocosta a causa della fragilità delle imbarcazioni, si orientavano soprattutto in questo modo.

L'occhio subacqueo

Se possiamo permetterci la spesa, l'ecoscandaglio semplifica la pesca a bolentino e aumenta le chance di cattura. Grazie alla tecnologia Gps, questo strumento elettronico lancia un segnale verso il fondo, riceve l'onda di rimbalzo e la converte in un segnale visivo-grafico che può essere facilmente interpretato sullo schermo. A mano a mano che la barca si allontana dalla costa, il fondale appare sul-

lo schermo dello strumento come una linea che digrada verso il basso, all'aumentare della profondità. All'approssimarsi di secche, relitti sommersi, formazioni rocciose subacquee e qualsiasi altro elemento che riduce la distanza del fondo, l'apparecchio segnala l'evento con un avviso sonoro. Ugualmente l'effetto del passaggio sopra un banco di pesci, che appaiono come tanti puntini sullo schermo. Se nei dintorni si aggira un grosso predatore, è anche possibile individuarlo, perché la sua forma sarà più grande e simile a una "V" rovesciata, e perché il banco si compatterà, diventando un insieme a for-

ma di fuso. A questo punto, scegliere dove calare la lenza non sarà troppo difficile.

Sette regole d'oro

1) Per stabilire il giusto peso del piombo basta sapere quanto è profondo il fondale su cui si pesca. La grammatura corrisponde ai metri: per esempio, su un fondale di 20 metri si userà un piombo da 20 grammi. Soltanto la presenza di forti correnti può indurre a variare questa proporzione, ricorrendo a piombature maggiori.

2) Non è facile scegliere il punto giusto dove calare le lenze ma l'esperienza insegna che, nella stragrande maggioranza dei casi, le prime calate sono fondamentali: se si pesca nel posto buono le abboccate arrivano subito. Altrimenti è meglio spostarsi, anche solo di pochi metri, e riprovare.

3) Il bolentino esige una barca ancorata. Solo quando c'è calma totale di vento e mare si può scegliere di pescare in leggero scarroccio, lasciando che soltanto la corrente faccia muovere la barca, molto lentamente. In questo caso le piombature vanno un poco maggiorate per tenere il trave della lenza teso e verticale.

4) Un buon ecoscandaglio è di grande efficacia, non solo per localizzare i pesci ma anche per avere una "fotografia"



Una buona concentrazione di barche ancorate indica che il posto può essere buono.

del profilo e delle caratteristiche del fondo. Conoscendo i punti preferiti dai pesci, l'esito della battuta può cambiare radicalmente.

5) Appena spento il motore, soltanto i principianti calano immediatamente le lenze. Meglio attendere qualche minuto per consentire alla barca di posizionarsi stabilmente, secondo il vento e la corrente. Questo consente anche di aspettare che la scia della pastura si orienti in modo definitivo. L'attesa, finalizzata alla scelta del lato della barca da cui calare la lenza, paga sempre bene.

6) Quando si pescano pesci di banco con lenze a tre braccioni, le "triplette" (la cattura di

tre pesci in contemporanea) non sono quasi mai un fatto casuale. Gli esperti, grazie anche ai vettini sensibili delle canne, sanno riconoscere perfettamente le tre abboccate separate: attendono che tutti i braccioni siano con tre pesci ferrati in successione e solo allora recuperano velocemente la lenza. Il guadagno in tempo e rendimento è più che evidente.

7) Per il principiante è molto meglio fare pratica con il bolentino dapprima cimentandosi sottocosta, su fondali non eccessivi; soltanto dopo si potranno affrontare al meglio i grandi fondali e i pesci più impegnativi. ■

I PALADINI DEL MARE

Lo splendore della natura. Chi di noi, almeno una volta nella vita, non è rimasto entusiasta nel guardare il mare!? Magari stando sdraiati sulla spiaggia e venendo assorbiti dal suono dello sciabordio delle onde, dalla brezza che allevia il calore e dalla varietà dei colori. Non è difficile che accada! Ci si trova in uno spazio magico perché, come ci ha suggerito Paracelso (filosofo e alchimista del 1400) *“il luogo dove vi è più energia al mondo è quello dove l'elemento acqua si unisce all'elemento terra. In riva al mare, al Sole, dove anche l'elemento fuoco è presente, l'energia è ancora maggiore. A cui si unisce la forza dell'aria, data dalla brezza del vento”*.

La contemporanea percezione dei 4 elementi base della natura.

Questo concentrato di energia inibisce in parte i nostri sensi e veniamo rapiti nell'osservazione di cotanta bellezza e ci limitiamo a sentirne i relativi

suoni. Ma la natura ci vuole dire altro e non soltanto sollecitare il nostro gusto estetico.

In effetti, alcuni di questi segnali sono da tutti facilmente rilevabili per la loro essenza macroscopica e, se ciò non bastasse ad averne coscienza, o per gli osservatori più distratti, intervengono periodicamente i media ad evidenziare i cambiamenti in atto.

Tutti noi sappiamo dello scioglimento delle calotte polari e dei ghiacci perenni, con il conseguente aumento del livello dei mari.

Tutti noi ci siamo resi conto dell'incremento della quantità e intensità dei fenomeni meteorologici uragani, tsunami, e dei correlati rischi idrogeologici e di vere e proprie inondazioni.

Ma la natura ci sta mandando anche dei precisi microsegnali che dobbiamo essere in grado di rilevare.

E ritornando all'immagine iniziale di noi sulla spiaggia

in preda a “trance estetica”, è assolutamente necessario che noi, pur apprezzando le beltà che la natura ci regala, superiamo questo status ed affiniamo la nostra sensibilità e la capacità di percezione per poter leggere questi segnali.

È necessario che non ci limitiamo soltanto a guardare, ma dobbiamo anche essere in grado di vedere; non possiamo soltanto sentire, ma dobbiamo anche ascoltare.

Fortunatamente, vi è tutta una categoria che del connubio con la natura ne ha fatto una ragione di vita. Mi riferisco ai marinai che hanno percorso la loro vita a stretto contatto col mare, imparandone a conoscere la peculiarità e a rilevare ed evidenziare qualsiasi segnale di cambiamento. Hanno, altresì, una conoscenza approfondita della costa spesso unica soluzione alle bizzarrie del mare. Conoscono bene i moti d'aria che condizionano in ogni circostanza la loro vita sul mare.

I marinai, in altri termini, hanno la giusta sensibilità e capacità di percezione per leggere i microsegnali che la natura ci lancia.

E perché non valorizzare questa capacità?

Nasce così, nell'ambito della Lega Navale Italiana, su direttiva del Presidente Nazionale Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, il progetto “Paladini del Mare” che basandosi sulle risorse umane disponibili, costituite esclusi-



Giovani soci della Sezione di Ostia mostrano il “frutto” della raccolta di materiale inquinante

vamente da marinai, intende mettere a sistema le singole sensibilità intendendole quali tessere di un mosaico necessarie a costruire un completo ed esaustivo quadro di situazione che ci permetta di capire, approfondire, e divulgare l'intera gamma dei segnali che la natura ci fornisce.

molteplici ed includono la mappatura delle coste, la difesa di specie di fauna e flora protette e di divulgazione.

Le Sezioni/Delegazioni costituiranno una componente operativa che agirà da collettore dei dati.

È facile comprendere le potenzialità di questo progetto: la

volta avviati, della verifica e della divulgazione dei risultati ottenuti.

Il progetto ha, inoltre, l'ambizione di sottolineare uno dei ruoli fondamentali della Lega Navale Italiana, a pieno titolo inserita tra gli enti di riferimento nazionali nel settore ambientale.

La disponibilità dei dati raccolti non sarà, quindi, circoscritta agli elementi di organizzazione della Lega Navale Italiana, ma sarà estesa agli Enti/Organizzazioni statali con responsabilità nel settore ambientale.

All'uopo, la Lega Navale Italiana ha siglato un accordo di collaborazione con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) con l'obiettivo di fruttare tutte le possibili sinergie dalla cooperazione tra gli esperti del Centro Culturale Ambientale e dell'ISPRA, ed il progetto "Paladini del mare" fornisce un'ulteriore, ideale occasione per dare concretezza a questa collaborazione e fornire risultati di grande valenza scientifica a livello nazionale ed oltre.

Il progetto "Paladini del mare" ha già avuto un suo evento pilota il 10 ottobre 2020, che ha interessato le Sezioni della Lega Navale di Ostia e Pomezia. L'evento, nonostante le note limitazioni dovute alla situazione congiunturale a causa del COVID, ha visto la partecipazione di numerosi soci di qualsiasi età ed attitudine che, attenendosi alle norme di sicurezza ed al distanziamento fisico, hanno ispezionato la spiaggia e i canali, da terra e



Sul bagnasciuga di Ostia i canoisti della Sezione si apprestano ad una perlustrazione sul litorale

Il progetto, quindi si basa sul singolo socio che agisce come supervisore ed effettua, in base alle sue caratteristiche e sensibilità intrinseche, i suoi rilievi nell'area di usuale frequentazione e interviene direttamente, ove consentito dalle circostanze e dalle possibilità, a lenire o eliminare eventuali problemi e riferisce comunque alla Sezione/Delegazione di appartenenza sulla sua attività anche nell'ottica di predisporre/sollecitare eventuali interventi correttivi fuori dalla sua portata.

I campi di applicazione sono

Lega Navale Italiana dispone di 267 tra Sezioni e Delegazioni, distribuite in modo adeguatamente omogeneo su tutto il territorio nazionale, a cui fanno capo oltre 53.000 soci.

La mole di dati, che ci si attende venga raccolta, necessita di una adeguata valorizzazione che investe, in primo luogo le funzioni del Centro Culturale Ambientale, costituito all'interno della Lega Navale quale emanazione tecnica della Presidenza Nazionale, e responsabile dello sviluppo di programmi e progetti nel settore di competenza e, una



Canoisti della Sezione pronti ad una ricognizione del Canale dei Pescatori

in acqua per l'individuazione, rimozione o segnalazione delle situazioni di degrado. Numerosi i materiali rimossi e le segnalazioni effettuate.

L'evento ha gli esiti sperati soprattutto nella, assolutamente attesa, risposta solidale dei soci e ha dato l'aire all'iniziativa che estesa a livello nazionale

sarà foriera di importanti risultati.

Pertanto, quello che ha più colpito è stato lo spirito, con cui i soci hanno partecipato all'evento, assimilabile a quello di tanti eroi romantici chiamati a difendere il loro amore: nella fattispecie il mare.

E quale termine più appropriato possiamo trovare per appellare questi eroi pronti ad intervenire a protezione del cuore pulsante del mondo?

Ecco i "PALADINI DEL MARE".

Vincenzo De Luca

NOVANTESIMO & MINUTO

Non stiamo vivendo un periodo felice. I media ci bombardano con notizie non certo gratificanti sull'andamento della pandemia causata da questo sconosciuto quanto subdolo virus.

Abbiamo bisogno di storie e notizie positive che ci facciano superare, almeno per un piccolo lasso di tempo, questo stato di impotenza causato dalla situazione congiunturale.

La storia che sto per affrontare risponde a questa esigenza e giusto per fugare ogni dubbio non ha nulla a che vedere col calcio nonostante il titolo rammenti la famosa trasmissione di cronaca sportiva.

Di cronaca comunque si tratta e il titolo richiama il protagonista Mario Battilanti al suo novantunesimo anno di età; un signore minuto con una

grande passione dentro: quella per il mare.

Il prodromo è una abituale discussione tra amici; il nostro Mario e Paolo Zannini. I due sono legati da una lunga amicizia nata sotto le insegne della Scuola di vela di Caprera. Paolo ha necessità di trasferire il *Lumiere III*, una barca a vela di 13,3 metri, dal Golfo della Spezia a Marina di Ravenna e cerca un marinaio.

È indubbiamente una bella navigazione ed è facile immaginare come sia sembrata allettante per Mario che, cogliendo la palla al balzo, si è proposto di accompagnare l'amico.

L'opportunità di fare un viaggio del genere, nella stagione autunnale, è stata discussa nell'ambito dell'associazione Nave di Carta - della quale i

due amici fanno parte - e, come ricorda il presidente Marco Tibiletti, alla fine, si è deciso di aiutare Mario a realizzare questo suo desiderio.

La collaborazione tra La Nave di Carta e la Lega Navale Sezione di Lerici, ha permesso di pianificare le tappe del viaggio usufruendo del supporto logistico delle sezioni/delegazioni della Lega Navale distribuite lungo le coste italiane. L'attenzione per l'avvicinamento al mare da parte dei "diversamente giovani" è infatti uno degli obiettivi della Presidenza Nazionale per il triennio 2020-2023.

Alle 10,53 del 27 settembre, inizia l'avventura, denominata #Forza91, con chiaro riferimento al nostro protagonista Mario.

Il *Lumiere III* con a bordo Ma-



Nell'immagine, il nostro coraggioso navigatore ultranovantenne, Mario Battilanti

rio (91 anni), Paolo (56 anni) e Leandro Bernardini (24 anni a bordo fino a Napoli), lascia La Spezia alla volta di Livorno.

Ho volutamente riportato gli anni dei membri del nostro equipaggio per evidenziare che, di fatto, tre diverse generazioni di marinai si sono trovati a condividere questa esperienza.

Si sente tanto parlare di conflitti generazionali, con le più svariate motivazioni sulle cause sottostanti. Questa avventura ci permette, con tutta la cautela che l'argomento merita, di osare una valutazione su questi conflitti che probabilmente sarebbero meno aspri se le diverse generazioni nutrissero e condividessero la stessa passione come i nostri amici sul *Lumiere III*.

E giusto per richiamare lo spirito calcistico che aleggia impercettibilmente su questo scritto: la situazione è assimilabile a padre e figlio che tifano per la stessa squadra di

calcio. Almeno su questo argomento il conflitto sparisce. Ritorniamo al nostro Mario e al suo viaggio; all'inizio caratterizzato da un vento da NE tra 10 e 20 nodi e onda lunga da 1,5 metri. Situazione non certo rilassante, ma il bello della vela è questo: sentirsi parte integrante del contesto che ci circonda; di questa energia che si traduce in movimento che a sua volta è vita.

Mario, come in tante altre occasioni, saldamente al timone, ha riprovato l'ebbrezza di andare per mare, meditando, come spesso accade a chi ha una lunga esperienza, su come la tecnologia agevoli la navigazione all'inizio della sua attività basata esclusivamente sulla sensibilità e sulla percezione del marinaio.

La navigazione prosegue, con i membri dell'equipaggio che si alternano in una "staffetta di solidarietà" per aiutare Paolo e Mario

Tappa dopo tappa, anziché af-

fievolirsi, cresce la determinazione di Mario, che sembra assorbire istante per istante questa esperienza.

E come spesso accade "nell'ora che volge il disio ai naviganti e 'ntenerisce il core" si abbandona, narrandoli, ai suoi ricordi.

Nasce a Taranto nel 1929. La famiglia si trasferisce a La Spezia al seguito del padre, sottufficiale dell'Esercito.

In piena guerra, la famiglia ritorna in Puglia dove resta fino alla fine del conflitto. Poi un nuovo trasferimento al Nord, a Torino dove il giovane Mario svolge diversi lavori fino a quando non riesce ad entrare alla Fiat come addetto alle pulizie. Lavorando prende il diploma di geometra e diventa uno dei responsabili della gestione del personale.

Ma ha una forte passione per il mare. Frequenta la Scuola di vela a Caprera e quando può prende il mare. Con la pensione riesce finalmente a comprare una barca a vela con un suo amico e dare ulteriore corpo a questa passione per il mare e la vela lunga quasi un secolo e, a questo punto, non più condizionata da impegni e condizionamenti della società.

Questa nuova sfida si inquadra perfettamente nel suo stile di vita e è una dichiarazione d'amore senza limiti.

“Il mare è vita” - dice durante una delle sue tappe – “Dobbiamo proteggerlo per le generazioni future ed è per loro che dobbiamo difendere l’ambiente marino. Al mare dobbiamo la vita su questo pianeta”.

Un amore assoluto, per nulla egoistico, e maturo della consapevolezza del variare della situazione da quando ha iniziato a solcare le onde ad ora. È anche, quindi, un grido di allarme richiamando a riflettere sulla situazione del mare e

sulla necessità di mantenerne un livello di salute adeguato, dal quale noi possiamo trarne solo beneficio.

Il viaggio si è concluso il 22 ottobre, a Marina di Ravenna dopo 25 giorni di navigazione e 1250 miglia percorse, con 12 soste presso le strutture periferiche della Lega Navale.

All’arrivo, Mario, stanco ma contento di essere arrivato fino in fondo a questa avventura, ha raccontato di volere ripartire in primavera per arrivare fino a Venezia a con-

ferma di uno spirito avventuroso e di una chiara ricetta per migliorare la qualità della vita degli anziani: “È la paura che fa invecchiare. Agli anziani dico: mollate il bastone e fate movimento, uscite, fate ginnastica, state tra i giovani, mettetevi in gioco. Si muore di più in poltrona che per mare”. È un messaggio forte che riguarda non solo gli anziani, ma il rapporto stesso che la società deve avere con loro.

Mario infatti ammette che senza l’aiuto dei suoi amici in barca – Leandro Bernardini, Vincenzo Sabile, Filomena Paine, Rosa Palumbo, Nicolò Wagner, Cristiano Fontana e, ovviamente Paolo - non sarebbe stato mai capace di fare questo viaggio. Ha evidenziato, in altri termini, che il suo sogno è stato concretizzato solo grazie a questo legame solidale instaurato con gli altri membri dell’equipaggio in una sorta di patto di mutuo soccorso tra diverse generazioni.

È la sperimentazione di un sistema che andrebbe mutuato nella società civile, troppo concentrata a misurare l’efficienza e il ruolo attivo svolto in essa, e che si perde in tal guisa l’enorme tesoro che gli anziani dispongono in termini di esperienza e passioni: “navigare insieme, in mare e nella vita, è sempre possibile”.

Ringraziamo tutti coloro che hanno permesso questa avventura, grazie allo spirito di solidarietà che è patrimonio intrinseco di ogni marinaio, ma soprattutto: grazie Mario per questa lezione di vita.

Vincenzo De Luca



La cartina mostra le tappe toccate dalla navigazione di Battilanti e dei soci che lo hanno accompagnato

Rieti – Lago del Turano

Festa sui laghi

La domenica appena trascorsa è stata una giornata da incorniciare per la Sezione, che ha promosso una duplice iniziativa, la “Giornata Ecologica dei due laghi” (vissuta sulle sponde del Salto e del Turano) e il raduno velistico “Piccole Ali sul lago del Turano”.

Nella spiaggia di Colle di Tora in tanti si sono ritrovati anche per il varo dell'imbarcazione *Hansa*, barca a vela che può essere guidata autonomamente da una persona con diverse abilità.

Aveva detto che sarebbe stato il primo a provarla ed è stato di parola il presidente della provincia di Ri-

eti Mariano Calisse, amante del wakeboard che pratica sul lago del Salto, e fresco anche di un salto con paracadute.

“Alla lista aggiungo anche la barca a vela sul lago del Turano – scherza Calisse – Faccio un po’ da cavia, ma allo stesso tempo mi diverto. Quando un disabile può praticare uno sport, è una percezione di libertà che solo noi possiamo capire. Ringrazio la Sezione per avermi permesso di vivere questa grande emozione. Complimenti a tutti coloro che hanno lavorato al progetto, in questo mondo che corre troppo veloce e segue spesso interessi personali, è bello vedere persone che operano con professionalità, spendendo il loro tempo per gli altri, è un segno di speranza”.

Dopo la benedizione dell'imbarcazione, il

presidente della Provincia è salito sull'*Hansa* per un tour del lago accompagnato da Alessandro Caivano, esperto istruttore.

“Una sensazione di libertà che ti rimette al mondo” ha commentato al suo ritorno nella spiaggia di Colle di Tora. *“È stato un piacere vivere una giornata così, nella meraviglia del lago del Turano. Mi sono emozionato ascoltando il funzionamento dell'imbarcazione, utile anche a stimolare l'autostima nei disabili. Io vivo la mia disabilità in maniera veloce, la vita è una e va vissuta a pieno, cerco di fare più esperienze, ma se non ci sono persone che lavorano affinché il mondo sia accessibile a tutti non si va da nessuna parte. Vedere invece persone come i soci della Sezione, che impegnano il loro tempo per offrire un mondo migliore a chi è meno fortunato è un piacere. Ora, con la collaborazione di tutti, dobbiamo fare in modo che la barca sia a disposizione di ogni associazione che lavora con la disabilità. Ho molti contatti con i centri diurni che lavorano ogni giorno alla ricerca di nuove attività, sono sicuro che questo sarà uno dei progetti tra più apprezzati”.*

“Oggi è motivo di orgoglio essere qui – ha det-

to il sindaco di Colle di Tora Beniamino Pandolfi – *Il ringraziamento è per la Lega Navale che ha ideato l'evento ed è riuscita nell'intento di mettere in acqua questa imbarcazione”.*

“Il nostro lago è una piscina naturale – ha detto l'avvocato Giovanni Vespaziani, presidente della nostra Sezione – “Basta un filo di vento e la barca va. La caratteristica di questa imbarcazione è che offre anche a chi vive disabilità percettive la possibilità di sentirsi tranquilli, come dimostrano le testimonianze di non vedenti, sordomuti o autistici, anche gravi. Il ringraziamento va a tutti i soci, sembrava impossibile insediare la Lega Navale in questa valle, ci siamo riusciti per il bene di tutti. Negli anni abbiamo intessuto rapporti anche con la zona di Amatrice, noi saremo sempre in prima linea per il bene delle nostre terre. Grazie poi ai soci della Sezione di Pomezia che sono stati al nostro fianco, a quanti hanno preso parte alla Giornata Ecologica, promossa in collaborazione con la Riserva Naturale Monte Navegna e Monte Cervia, con la Federazione Italiana Canoa e Marevivo e ai tanti che, a bordo di canoe, kayak e altre imbarcazioni, sono potuti andare alla scoperta delle nostre sponde”.



Rieti – Lago del Turano. Festa sui laghi con la nuova *Hansa* per diversamente abili. Al centro della foto il presidente della provincia di Rieti Mariano Calisse

Sempre e ovunque

nautica

Scegli la tua edicola digitale



Available on the
App Store

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



