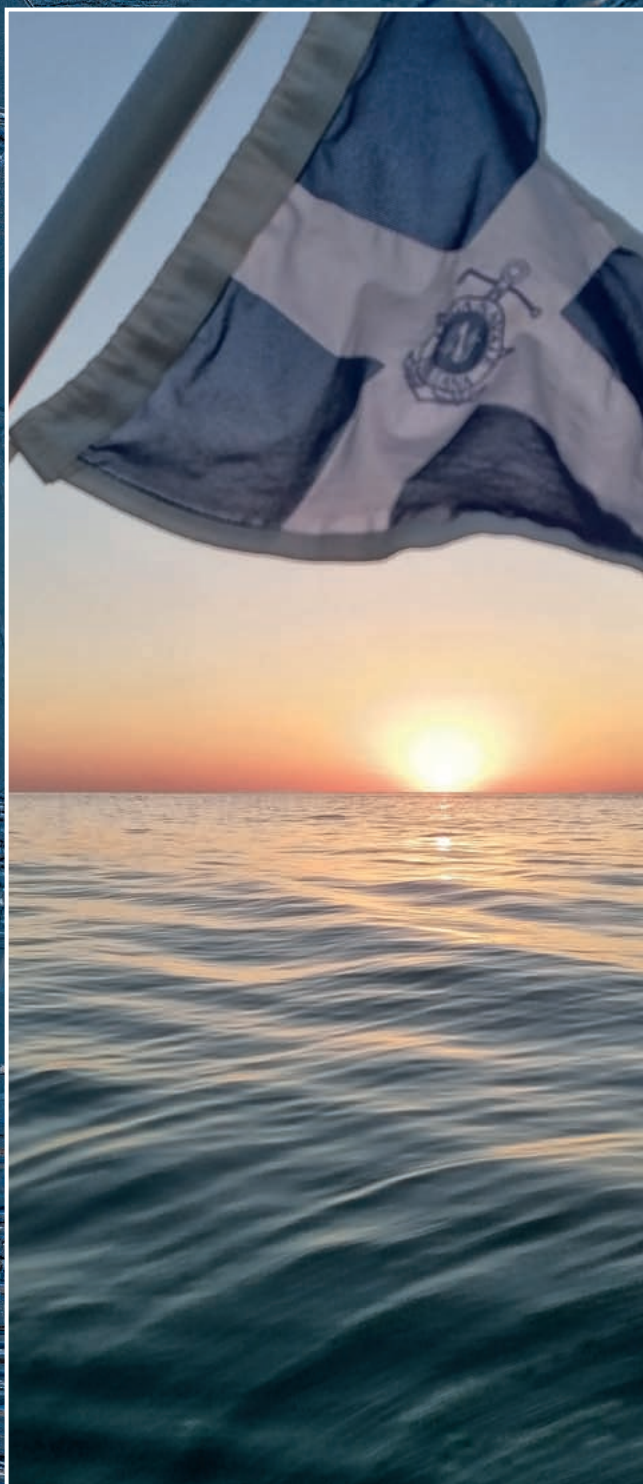


LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

GENNAIO
FEBBRAIO
2021



CALENDARIO MARINA MILITARE 2021

Edizione 160° anniversario

una scia lunga centosessanta anni

Scopri i compiti,
le capacità, la storia
e le tradizioni
della Marina attraverso
le pagine del calendario
che ne celebra
il 160° anniversario.



Disponibile nei seguenti formati e versioni:

- standard da parete
- standard da tavolo
- edizione limitata con cofanetto

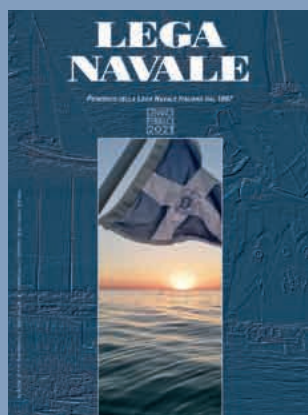
ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare

gemmaGRAF.it

IN REGALO CON L'ABBONAMENTO AL

Notiziario della Marina



Il guidone della Lega Navale Italiana al tramonto. (Foto realizzata da Francesco Felicetti, socio della Sezione LNI di San Benedetto del Tronto)

Anno CXXIV - n. 1-2

gennaio-febbraio 2021

Direttore Responsabile

Paolo Bembo

Redazione

Marina Pagano

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma

tel. 06 809159203

fax 06 809159205

C.C. post. 30719009

www.leganavale.it

redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.

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

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

art. 1 comma 1 DCB Roma

Realizzazione Grafica e Stampa

Arti Grafiche La Moderna

Via Enrico Fermi, 13/17 -

00012 Guidonia (Roma)

tel. 0774.354314



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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di febbraio 2021

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- Propeller Clubs

di Umberto Masucci

6

- La nuova geopolitica del Mediterraneo

di Ezio Ferrante

10

- America's cup World series 2020-2021

di Giulio Guazzini

18

- "Uno di noi"

(3ª parte)

di Paolo Bembo

22

- L'IMO di Londra, organizzazione delle Nazioni Unite per il settore marittimo

di Claudio Boccalatte

27

- Il naufragio del *Fusina*

di Simone Repetto

33

Recensioni e segnalazioni

40



Sub

- Ambienti per le immersioni

di Alberico Barbato

43

La voce del diportista

- Il correttivo della riforma del Codice della nautica

di Aniello Raiola

46

Corso di pesca

- Bolentino: fili, terminali ed esche (4ª parte)

di Riccardo Zago

49

Vita della

Lega Navale Italiana

53

A centro rivista il fumetto: "La Grande Guerra"

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

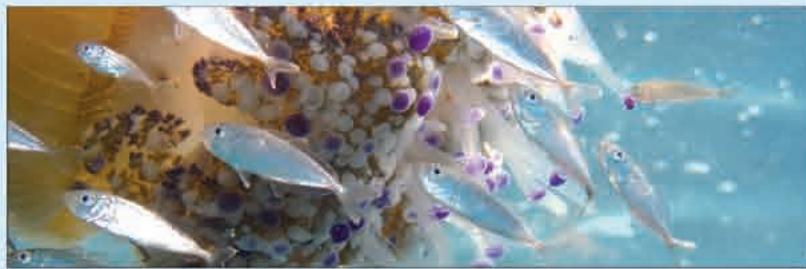
Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03

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

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE



LEGA NAVALE ITALIANA

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



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



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

Editoriale

Siamo ancora faticosamente in cammino verso la normalità; ma sarà di nuovo quella a cui eravamo abituati? Probabilmente no. Le vicende dei mesi passati, quelli del COVID, hanno posto in essere modifiche irreversibili al nostro modo di essere, al nostro modo di vivere, di interagire con il prossimo e finanche al nostro modo di pensare. Ci sembra di essere sempre le stesse persone ma, guardandoci alle spalle, dobbiamo accettare una nuova consapevolezza: una maggiore coscienza di quanto la vita di ognuno di noi dipenda dal comportamento degli altri. Certo per i marinai questa è storia vecchia; basterebbe citare il vecchio concetto dell'essere tutti "dentro la stessa barca"; i marinai sanno per esperienza diretta in cosa consista la solidarietà; in mare è cosa di tutti i giorni, è un abito mentale. Noi soci della Lega Navale – chi marinaio vero, chi simpatizzante che nei valori dei marinai identifica i propri – siamo facilitati a capire questa situazione perché la solidarietà è parte del DNA dell'ambiente dai cui valori traiamo ispirazione e guida per la vita d'ogni giorno. Se e quando il peggio sarà passato – ma è probabile che con questo morbo sia neces-

sario convivere a lungo – non bisognerà dimenticare gli insegnamenti che questa presenza ci avrà fornito. E non si tratta solo di indicazioni pratiche. Vorrei, a tal proposito, ricordare un passo di uno dei miei autori preferiti, James A. Michener, che nel suo *Il Romanzo*, ad un certo punto, riferendosi al racconto di Thomas Mann ambientato in una Venezia colpita dal colera, viene a dire: *“Ma oggi il colera non c'è più”, osservai. “Invece c'è. Un colera mortale pervade tutte le società occidentali, un colera di cultura popolare, diffuso tramite la carta stampata e l'etere, che uccide ogni cosa, banalizzando tutto. Un colera che ci inghiotte e che finirà per strangolarci”*.

Ecco, sentendo le affermazioni di alcuni degli intervistati dalle varie reti TV, sentiamo quanto possa essere attuale questa affermazione.

Per cui, quando tutto sarà finito o sarà quanto meno imbrigliato, non dimentichiamoci della nostra battaglia di sempre, quella per la cultura del mare, che è e resta una battaglia di civiltà e di progresso che travalica le epoche e le mode. Così facendo renderemo un grande servizio alla comunità in cui viviamo e, soprattutto, a noi stessi.

di Donato Marzano



Il nuovo anno è iniziato in un mix di luci e ombre ma con profumo di speranza e tanta voglia di normalità, conseguenza dell'avvio della più globale e impegnativa campagna di vaccinazione mai realizzata nella storia dell'umanità. Troppi ancora i morti che pianiamo ogni giorno e pesantissime le ripercussioni sulla vita sociale ed economica nel nostro Paese ma i presupposti per la sconfitta o meglio per il ridimensionamento del rischio COVID sono reali. Nel contempo non vi è dubbio che, almeno nei primi mesi del 2021, dovremo continuare a convivere con il virus nella vita di ogni giorno, nelle nostre case, nelle nostre attività lavorative, nelle nostre Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana coniugando con attenzione attività e progetti culturali, sportivi e agonistici, sociali e solidali, ecologici con l'adozione di adeguate misure di sicurezza quali il distanziamento fisico, l'uso delle mascherine e dei test, la sanificazione personale e degli ambienti, il vaccino. Aspettando tempi migliori, anche dal punto di vista meteorologico, è neces-



In apertura, l'ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana. In questa immagine, una delle foto entrate a far parte del calendario annuale, realizzata dalla socia Claudia Sanguineti, della Sezione LNI di Chiavari, dal titolo "Al mare in relax ma anche in sicurezza".



Piccoli pesci vengono a mangiare dalla mano dell'uomo. Un esempio di come la natura durante la pandemia abbia ripreso confidenza con l'uomo. Foto del socio Giuseppe Brancaccio, della Sezione LNI di Agropoli.

sario prepararsi, concentrarci sulla risoluzione dei principali problemi che affliggono la nostra Associazione in generale e tutta la struttura periferica e al contempo programmare attività e progetti significativi e trainanti per la Lega Navale Italiana. Stiamo completando l'avvicendamento dei vertici della nostra organizzazione a livello centrale e periferico e stiamo affrontando in piena sinergia con il CDN-Consiglio Direttivo Nazionale, con i Delegati Regionali, con i Centri Culturali e con il supporto delle strutture periferiche le principali problematiche che ho delineato nelle linee programmatiche 2020-2023 della PN-Presidenza Nazionale. Mi riferisco in particolare a:

- Riforma della formazione. Le recenti disposizioni di legge in materia di diporto hanno comportato una revisione globale del processo formativo degli istruttori della Lega Navale per tener conto dell'introduzione da parte del Dicasteri competenti della nuova figura dell'Istruttore di Vela Professionale. La PN, che si è avvalsa del lavoro fondamentale svolto dal Centro Culturale Scienza

Cultura e Formazione negli scorsi due anni, sta finalizzando il “sistema unificato per la formazione degli istruttori della Lega Navale Italiana” strutturato su quattro nuovi livelli e ha definito al contempo una procedura, in corso di svolgimento, di verifica ed equiparazione dei titoli attualmente in loro possesso. Si tratta di una riforma epocale che dobbiamo necessariamente realizzare e metabolizzare per adeguarci alle norme e al contempo valorizzare l’importante capitale umano e professionale rappresentato dai nostri istruttori ed esperti velisti. Una sfida che stiamo portando avanti insieme al Centro Culturale dedicato e ai Delegati Regionali;



In molte sezioni della Lega Navale sono attive le “Dragonesse”, ex pazienti operate di tumore al seno che trovano nell’attività remiera un’utile riabilitazione. Foto della socia Roberta Solazzi, della Sezione LNI di Falconara Marittima.

- Rinnovo dei canoni demaniali. Si tratta di una materia molto articolata e complessa dal momento che vede le nostre strutture periferiche rapportarsi a diverse controparti (demanio nazionale, regioni, comuni, autorità portuali e privati), in un momento in cui sono *in itinere* decisioni governative nazionali e adeguamenti a disposizioni europee. È necessario ribadire a livello centrale ruolo e peculiarità della LNI e supportare a livello locale Sezioni e Delegazioni nel rinnovo o nella stipula di nuove concessioni, insieme al CDN e ai Delegati Regionali;
- Incremento del numero di Soci. Bisognerà prima analizzare con il CDN le motivazioni della progressiva riduzione del numero di soci (in particolare fra i giovani) e pianificare poi con il nostro ufficio “comunicazione



Mare e uomo, un binomio di amore e di bellezza, di tecnologia e di preparazione. Nei centri nautici delle sezioni della Lega Navale vengono insegnate le norme fondamentali per esercitare gli sport marinareschi. Foto del socio Giovanni Colucci, della Sezione LNI Tricase.

e promozione” una aggressiva, capillare e convincente strategia di “reclutamento”.

Nelle Sezioni e Delegazioni è giunto il momento di consolidare la preparazione delle attività fondanti la LNI ovvero corsi di vela, canottaggio e canoa, attività subacquea, progetti di protezione dell’ambiente marino, iniziative di nautica solidale per avvicinare al mare diversamente abili o ragazzi disagiati, in vista della ripartenza a pieno regime in primavera e comunque appena si potrà. Tutte attività fondamentali e molto significative delle strutture periferiche da mettere a sistema con un programma di eventi 2021 a livello nazionale. Penso a una giornata di apertura al pubblico di tutte le nostre Sezioni e Delegazioni ovvero un vero e proprio “Open Day” in primavera per dimostrare in concreto chi siamo e cosa facciamo, un convegno a Roma sul “mare” in tutte le sue declinazioni e l’avvio dei corsi per ragazzi nei nostri CNN-Centri Nautici Nazionali in estate, la nostra AGS-Assemblea Generale Soci, a Torino, in autunno, oltre ai classici appuntamenti del Salone di Genova e della Barcolana di Trieste. Intendo anche supportare come PN eventi territoriali di risonanza nazionale e internazionale come i mondiali di Hansa 303 in ottobre, a Palermo, o la tappa del Sail GP in giugno, a Taranto, ovviamente tutto in assoluta aderenza alle disposizioni e attenzioni per contrastare sempre ed efficacemente il rischio COVID 19.

Una ripartenza incentrata su attività, progetti, corsi, eventi concreti che devono vedere il mare e la nostra Lega Navale al centro.

Propeller Clubs

di *Umberto Masucci*
Presidente The International Propeller Clubs



Il Propeller Clubs è un'associazione che ha come scopo la promozione, il sostegno e lo sviluppo delle attività marittime, con l'intento di migliorare le relazioni umane e i rap-

porti internazionali. Promuove quindi il commercio, le pubbliche relazioni e uno spirito di amicizia tra persone impegnate nelle attività connesse ai trasporti marittimi, terrestri e aerei.



In apertura, il presidente dell'associazione, Umberto Masucci. In questa foto, la partecipazione della missione italiana di Propeller a Barcellona nel 2016.



Un gruppo di *propellers* fotografato a bordo di un rimorchiatore a Malta, in occasione della visita del 2018.

Lavora anche molto nel settore della formazione e dell'aggiornamento tecnico, culturale e professionale delle categorie del settore.

Il Propeller nasce quasi cento anni fa negli Stati Uniti d'America e si sviluppa poi negli anni '30 nei principali Paesi marittimi europei.

In Italia il Propeller è molto attivo, con 24 Clubs presenti sul territorio (tutti i principali porti del Paese ma anche punti interni come Milano, Torino, Mantova, Bologna e Roma), con un totale di 1400 soci, esecutivi del mondo marittimo, portuale e logistico, imprenditori e professionisti del settore.

All'interno dei singoli Clubs si svolge un'intensa attività, con riunioni mensili, su tematiche di comune interesse, rapporti con le istituzioni locali, iniziative sociali e benefiche.

Non siamo un'associazione datoriale, ma un'associazione apolitica e *super partes* che dà voce a tutte le associazioni del settore, ai nostri soci, esponenti del mondo del *cluster* marittimo, portuale e logistico nazionale: facciamo circolare le

idee, e quelle positive costituiscono poi una base di discussione e di proposte.

A livello nazionale il Propeller ha rapporti con le istituzioni centrali – *in primis* con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – organizza importanti *convention* nazionali su base biennale, promuove missioni in Italia e all'estero, aperte alla partecipazione non solo dei propri soci ma anche di tutte le associazioni del *cluster* e alle stesse istituzioni.

Esempio di importanti eventi organizzati dal Propeller (locale e nazionale), sia direttamente sia come collaborazione con altri organizzatori, sono la *Naples Shipping Week* e la *Genoa Shipping Week*, settimane in cui il mare, la portualità e la logistica sono declinati sia dal punto di vista storico, culturale e scientifico sia da quello del business e delle relazioni sociali.

A Milano, da alcuni anni, organizziamo in Asolombarda la manifestazione *Shipping and Logistic meets Industry*; quest'anno è partita anche

una nostra iniziativa siciliana con i *Sicily Shipping Days*.

Da alcuni anni abbiamo svolto *missioni* nazionali importanti alla Squadra Navale della Marina Militare italiana, al Corpo delle Capitanerie di Porto, in Assoporti (Associazione delle Autorità di Sistema Portuale italiana). Sono state per noi occasioni di conoscenza delle istituzioni nazionali e opportunità per interessanti scambi di vedute su problematiche comuni.

A livello internazionale organizziamo dal 2015 missioni all'estero cui partecipano, oltre ai nostri soci, esponenti delle associazioni e delle istituzioni del *cluster*, presidenti di porti, dirigenti ministeriali, armatori, agenti marittimi, operatori dei porti e della logistica: in queste missioni all'estero diamo evidenza delle eccellenze e *best practices* italiane del settore, incontriamo i nostri omologhi locali, conosciamo e studiamo le

infrastrutture locali, creiamo relazioni positive con i *clusters* locali.

Abbiamo visitato il Marocco nel 2015, la Spagna nel 2016, la Grecia e la Cina nel 2017, Malta e Singapore nel 2018, Anversa e Rotterdam nel 2019. La missione a Dubai, prevista per novembre 2020 (durante l'EXPO di Dubai), è stata purtroppo rinviata al prossimo anno per la pandemia in atto.

Abbiamo anche stabilito relazioni solide con molti altri Propeller Clubs europei, con scambi di esperienze e conoscenze molto positive.

Un grande aiuto ce lo fornisce SRM, società di studi e ricerche del gruppo Intesa San Paolo, una eccellenza nel settore marittimo e portuale, ormai consolidato braccio scientifico del Propeller e del *cluster* marittimo-portuale italiano.

Nel mondo viviamo di relazioni, e il Propeller ci consente di stabilirle e consolidarle al nostro



Ancora una delegazione, con il presidente Masucci (quarto da sinistra), questa volta in visita alla Borsa di Singapore, sempre nel 2018.



Nel 2019 è stata la volta della visita ad Anversa, dove vediamo i partecipanti fotografati davanti al Terminal Grimaldi.

interno e con le altre categorie e istituzioni con cui veniamo a contatto. Un esempio per tutti, nel 2015 conoscemmo a Napoli il comandante logistico della Marina Militare, ammiraglio Donato Marzano, che nel 2016 comprese subito l'importanza della *Naples Shipping Week* e contribuì con la Marina Militare al grande successo della manifestazione. Una volta passato al comando della Squadra Navale, organizzammo con lui una missione Propeller a Santa Rosa, centro di eccellenza della Marina Militare italiana, cui parteciparono una trentina di massimi esponenti del *cluster* marittimo nazionale. Ora la Presidenza della Lega Navale Italiana, affidata all'ammiraglio di squadra Donato Marzano, ci consente di condividere valori comuni della Lega Navale e del Propeller, basandoci anzitutto sulla conoscenza e sull'esperienza positiva realizzata insieme.

Il Propeller già collabora con la Lega Navale su base locale; ad esempio, a Napoli il nostro Club ha sede proprio presso la Lega Navale di cui è socio sostenitore.

Nel preparare una mia relazione a un prossimo workshop italo-cinese riflettevo sul fatto che l'Italia, con soli 60 milioni di abitanti, ha una linea di costa di oltre 8000 chilometri, mentre la Cina, con oltre 1,4 miliardi di abitanti, si affaccia su una linea di costa di 14 000 chilometri: evidenza del fatto che siamo, in rapporto alla popolazione, un grande Paese marinaro che deve mettere a sistema le proprie eccellenze del settore e le associazioni e istituzioni che si occupano del Mare.

In questo senso vedo molto favorevolmente una intensificazione positiva delle relazioni del Propeller con la Lega Navale Italiana. ■

La nuova geopolitica del Mediterraneo

di Ezio Ferrante



Nel Mediterraneo, flagellato da pandemia, crisi economica e ripresa dei flussi migratori, Unione Europea, Russia e Turchia si presentano come attori principali di importanti partite geopolitiche

Il 2020 sarà ricordato negli annali della storia come "l'Anno del Cigno nero", ossia come uno di quegli eventi rari e imprevedibili

che esercitano un effetto drammatico e di tipo sistemico nel contesto internazionale.

La gravissima e improvvisa emergenza sanita-



In apertura, il cigno-nero, simbolo allegorico di eventi tragici che, al loro apparire, lasciano sgomenti e attoniti gli spettatori. In questa foto, il trasbordo di 353 migranti dalla *Sea Watch 4* sulla nave quarantena *GNV Allegra* al largo del porto di Palermo, avvenuto il 2 settembre scorso.



Il primo discorso sullo Stato dell'Unione tenuto a Bruxelles dalla presidentessa della Commissione Europea Ursula von der Leyen nel settembre del 2020.

ria, con i suoi milioni di contagiati e ormai oltre un milione di vittime nei vari quadranti del mondo, ha sortito infatti profonde trasformazioni non soltanto nel nostro modo di vivere e di pensare, ma anche sul piano economico, incidendo profondamente sui mercati, la domanda, l'offerta, l'occupazione e, quindi, sulle stesse basi della globalizzazione, rendendone così evidenti tutte le sue fragilità.

Di conseguenza, la frenata dell'economia mondiale è stata particolarmente brusca: crollo della Borsa e del prezzo del petrolio, chiusura dei porti, aeroporti e fabbriche, fermo dei trasporti interni e internazionali, blocco di merci e container, fine dei flussi turistici. Queste sono state le principali conseguenze del lungo ma necessario periodo di "clausura obbligatoria", da cui si cerca a tutt'oggi di riprendersi con la politica di incentivi governativi a favore dei principali settori colpiti dalla crisi e con la faticosa e lunga negoziazione per assicurarsi gli aiuti richiesti all'Unione Europea.

E sì, perché la pandemia ha picchiato duro sul fronte mediterraneo dell'Unione (oltre all'Italia, Francia, Spagna, Croazia, Grecia e Malta) e nel bacino centro-orientale (in particolare Israele,

Libano, Egitto e Libia), e pure in questo contesto gli immigrati irregolari continuano ad arrivare nel nostro Paese, aggiungendo ai problemi politici e sociali di sempre anche quello della sicurezza sanitaria: nel periodo gennaio-settembre 2020, secondo i dati del Viminale, gli sbarchi in Italia sono stati ben 22 437 nel contesto di quei 55 160 diretti verso gli altri Paesi mediterranei dell'Unione.

E ovviamente la pandemia ingigantisce il problema, donde gli scontri istituzionali tra governo e autorità regionali sulla gestione, in nome della tutela della pubblica salute, dei sovraffollati centri di accoglienza sul territorio nazionale e delle navi-quarantena ormai sull'orlo del collasso. E se l'Italia, con la nuova normativa sulla sicurezza, varata lo scorso ottobre, ha voluto allargare le maglie in tema di accoglienza e integrazione dei migranti, non v'è chi non veda come non possa certo fare tutto da sola, ma abbia sempre più bisogno dell'Europa.

Così, in un clima di crisi economica ancora irrisolta (secondo le stime dell'agenzia di rating *Fitch*, nel 2020 il calo del PIL italiano sarà del 10% con un rapporto debito/Pil al 161%) e in piena seconda ondata di contagi, l'Italia, con

grande aspettativa, ha ascoltato le dichiarazioni di intenti pronunciate lo scorso 16 settembre dalla presidentessa della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, nel suo *Discorso sullo Stato dell'Unione*. Discorso che ha delineato, in particolare, un nuovo percorso per la “governance” europea del fenomeno migratorio, puntando su tutta una serie di capisaldi che da sempre stanno a cuore all'Italia. Innanzitutto la modifica del famigerato *Regolamento di Dublino*, cioè della responsabilità della gestione dei migranti in capo al Paese europeo di primo ingresso, che dovrebbe essere sostituito da un “meccanismo di forte solidarietà tra gli Stati-membri”, nel senso che tutti i migranti “soccorsi in mare” (ma bisognerà pensare poi anche a chi arriva per mare o per terra in maniera autonoma) saranno ridistribuiti subito dopo lo sbarco con quote “obbligatorie” tra tutti gli Stati-membri, attivando un meccanismo di sanzioni per chi non vuole accogliere (onde evitare un fallimento analogo a quello del precedente progetto del 2015). Il Mediterraneo infatti non è soltanto la frontiera marittima dell'Italia ma dell'Unione Europea stessa.

Dalle parole ai fatti il passo però è lungo e, appena pochi giorni dopo, il 23 settembre, in occasione della presentazione ufficiale del Patto sulla migrazione e l'asilo, della revisione del Regolamento di Dublino non si è più parlato, e la stessa redistribuzione “obbligatoria” dei migranti, cardine del Piano stesso, ha subito incontrato la netta opposizione dei Paesi dell'Europa centro-orientale e baltica, dando così luogo al prevedibilmente lungo periodo di negoziazione tra gli Stati-membri in seno al Parlamento dell'Unione.

La presidentessa della Commissione è stata però ancora una volta molto chiara, con un esplicito aut aut rivolto agli Stati recalcitranti: o accettare il ricollocamento dei richiedenti asilo oppure contribuire finanziariamente ai rimpatri dei “migranti economici”, cioè di coloro che non hanno diritto alla protezione umanitaria. Non è proprio quello che ci si aspettava, ma è comunque un grosso passo avanti.

Nel frattempo, mentre l'Europa continua a discutere, una bella pagina viene scritta, all'insegna della solidarietà umanitaria, dalla Marina



L'ambasciatrice italiana in Libano, Nicoletta Bombardiere, in occasione della missione Emergenza Cedri, in visita su nave *San Giusto* a Beirut.



La mappa riporta la situazione dell'isola cipriota dall'invasione turca del 1974, che ha portato alla creazione dei due territori (turco e cipriota), divisi dalla zona cuscinetto gestita dalle Nazioni Unite, secondo lo sviluppo della Linea Attila, che taglia l'isola in due orizzontalmente.

Militare che, in esito alle recenti e tragiche vicende libanesi, con l'operazione interforze "Emergenza Cedri" ha voluto dare il proprio contributo in una Beirut devastata dalla terribile esplosione in porto dello scorso 4 agosto con l'invio delle navi *San Giusto* ed *Etna*, come ulteriore testimonianza del forte legame esistente fra i due Paesi.

Uno Sguardo sul Medio Oriente

Nel progressivo disimpegno strategico statunitense e nell'assenza dell'Unione Europea come soggetto politico internazionale, dopo la sconfitta del sedicente Stato Islamico (*Isis-Daesh*), il direttorio russo-turco-iraniano si è presentato come l'arbitro delle drammatiche vicende della lunga e sanguinosa guerra civile siriana che,

alla fine, ha mantenuto al potere Bashar el-Assad in un Paese ormai praticamente distrutto, dove però Mosca, Ankara e Teheran sono riuscite a consolidare i propri interessi geopolitici. La prima in termini di basi navali e aeree come ai tempi dell'Unione Sovietica; la seconda con l'occupazione di sedicenti zone di sicurezza di confine in territorio siriano (anche se lo scontro diretto con le milizie di Assad è stato evitato solo grazie alla mediazione russa) e, infine, la terza con il rafforzamento della propria influenza sul mondo sciita locale in funzione anti-israeliana. Possiamo parlare al riguardo di una vera e propria alleanza fra i tre Paesi? In verità no, ma solo di convergenza di interessi nello specifico e travagliato teatro geopolitico mediorientale. Un contesto al quale potrebbe applicarsi benissimo

il celebre motto di Lord Palmerston, il famoso ministro degli Esteri della regina Vittoria, per il quale «*gli Stati non hanno alleati eterni né amici perpetui, solo gli interessi sono eterni e perpetui*». E la stessa osservazione potrebbe valere per il recente accordo Emirati Arabi Uniti-Israele del 13 agosto 2020 (al quale si è aggiunto anche il Bahrein), firmato poi solennemente alla Casa Bianca, che ne aveva caldeggiato la stipula, mostrando così un rinnovato interesse diplomatico di Washington, che speriamo non sia solo momentaneo.

L'accordo prevede, da un lato, lo stabilimento di piene relazioni diplomatiche e commerciali



La Turchia, seguendo una linea che non è errato definire di “bullismo navale”, ha inviato la sua nave da ricerca oceanografica *Oruc Reis* nell’area dell’ex Dodecaneso italiano accampando diritti sulla ZEE, appoggiata, però, da due fregate della sua Marina.

tra i Paesi firmatari e, dall’altro, la sospensione da parte dello Stato ebraico della controversa annessione di alcune parti della Cisgiordania palestinese. La finalità geopolitica è quella di formare un fronte “arabo sunnita” in accordo con Israele (insieme a Giordania ed Egitto, che analoghe intese avevano già stipulato con Tel Aviv nei decenni scorsi) per meglio contenere l’influenza “iraniana sciita” nell’area (con buona pace dell’annosa questione palestinese, donde le vivaci proteste di Hamas e dell’Autorità Palestinese al riguardo). E nella contesa mediterranea in atto per la sovranità sui ricchissimi giacimenti di gas scoperti nel Mediterraneo orientale, gli Emirati e Israele non hanno esita-

to a prendere subito posizione in favore delle ragioni greche e cipriote contro quelle addotte dalla Turchia, sostenuta dal Qatar.

Mediterraneo orientale “sorvegliato speciale”

Sul filo del paradosso, infatti, nel Mediterraneo orientale si sta verificando una situazione analoga a quella da tempo esistente nel Mar Cinese meridionale e orientale laddove, in nome di sedicenti rivendicazioni unilaterali in tema di allargamento della propria zona economica esclusiva (che implica diritti sovrani ed esclusivi sulle risorse ittiche e dei fondali marini da parte dello Stato costiero), al pari della Cina, la Turchia sta svolgendo un’azione destabilizzante, con tattiche intimidatorie definite da “bullismo” marittimo, nei confronti degli Stati rivieraschi (in particolare Grecia e Repubblica greca di Cipro), il tutto in spregio dei diritti marittimi acquisiti, degli accordi di delimitazione stipulati con gli Stati frontisti sulla scorta del diritto del mare, nonché dei lotti già dati in concessione alle grandi compagnie internazionali per la prospezione e lo sfruttamento dei fondali marini.

Inoltre Ankara, approfittando della sua influenza nello scacchiere libico, il 22 novembre 2019 ha negoziato un accordo con il governo di Tripoli, disegnando le zone economiche esclusive dei due Paesi nel Mediterraneo orientale con l’inclusione arbitraria di aree già rivendicate da Cipro e dalla Grecia. In estrema sintesi, la Turchia contesta, da un lato, i “confini del mare” pretesi dalla Grecia tra le proprie isole e la costa turca, come peraltro già avvenuto negli anni Ottanta dello scorso secolo, mentre, dall’altro, rivendica i diritti alla ZEE della Repubblica turca di Cipro, lo pseudo-Stato creato da Ankara nell’isola

dopo l'invasione militare del 1974, ma non riconosciuto dalla comunità internazionale.

La scorsa estate, abbiamo così assistito a una serie di provocazioni e incidenti in mare legati sia alle trivellazioni poste in essere da Ankara con la nave ricerca *Oruc Reis* nelle aree marittime contese (specialmente nelle acque di Rodi e di Kastellorizo, la Castellosso di quello che fu il Dodecaneso italiano), sia all'embargo del traffico di armi verso la Libia decretato dalle Nazioni Unite, la cui vigilanza è stata affidata dalla primavera scorsa alla missione navale europea *IRINI* ("Pace" in greco), al momento in cui si scrive sotto comando italiano (ammiraglio Fabio Agostini).

Ma la Turchia, esclusa peraltro anche dal grande progetto greco-cipriota-israeliano del gasdotto sottomarino *EastMed* per convogliare il gas dei giacimenti del Levante verso l'Europa, non ci sta! A giugno dell'anno scorso la scorta navale turca ha impedito alla fregata greca *Spetsai* della missione *IRINI* di ispezionare il mercantile *Çirkin*, diretto, guarda caso, proprio in Libia. Analogo episodio si è verificato con la fregata francese *Courbet*, *flagship* dell'operazione Nato *SEA*

GUARDIAN che, evidentemente in un gesto di sfida, è stata "illuminata" per ben tre volte col puntatore laser del sistema lanciamissili dalla fregata turca *Salihreis* (episodio gravissimo a seguito del quale la Francia ha sospeso la partecipazione alla missione stessa).

Il tutto mentre il Mediterraneo orientale, vero e proprio "sorvegliato speciale", pullula di navi militari nelle loro missioni di presenza, sorveglianza e deterrenza. Oltre alle missioni *IRINI* e *SEA GUARDIAN* ricordiamo infatti le esercitazioni congiunte *EUNOMIA 2000* ("Buongoverno" in greco) dello scorso agosto, alle quali hanno partecipato unità greche, cipriote, francesi e anche italiane mentre, oltre alla flotta turca in perenne missione di scorta, dopo la portaerei

francese *Charles de Gaulle*, mostra spavaldamente la bandiera anche il gruppo navale russo guidato dalla portaerei *Kuznetsov*.

Tesissimi si presentano quindi i rapporti di Ankara non solo con Atene e Nicosia, ma anche con Parigi (che, a sua volta, difende gli investimenti nel Levante della propria compagnia *TOTAL*) e grandissimo è l'imbarazzo creato, viste le parti in causa, sia in seno all'Unione europea che all'Alleanza atlantica, di cui Ankara fa parte dal 1952. Nel vertice *Euromed7* (che ha visto riuniti sette Paesi "mediterranei" dell'Unione, cioè Francia, Italia, Spagna, Grecia, Cipro, Malta e Portogallo compreso), tenuto ad Ajaccio il 12



La Russia, come in precedenza l'Unione Sovietica, è tornata a mostrare bandiera in Mediterraneo (nell'immagine la portaerei *Kuznetsov*) come ai bei tempi della Guerra Fredda.

settembre, i duri attacchi del presidente Macron contro la Turchia, al di là dell'appoggio incondizionato di Grecia e Cipro, sono stati però smorzati dagli altri partecipanti (Italia compresa, che non vuole rimanere schiacciata dalla contesa Parigi-Ankara) che hanno suggerito, almeno per il momento, la "linea della prudenza".

Quella linea del "dialogo" e della "mediazione", alla richiesta di sanzioni contro la Turchia, è prevalsa pure nella successiva riunione del 23-24 settembre del Consiglio europeo. Questa sembra essere al momento l'opzione diplomatica migliore: mettersi cioè intorno a un tavolo e discutere pacificamente, in un clima di de-escalation, i "pro e i contro" della vicenda con tutti gli interessi internazionali che vi ruotano intorno,



Anche il generale libico Khalifa Belqasim Haftar torna a far tintinnare le sciabole ma, nonostante le sue velleità, la minacciosa guerra lampo contro Tripoli si è dimostrata un flop.

alla ricerca di una soluzione pacifica che risulti plausibilmente soddisfacente per tutti gli attori in causa.

Tanto più che la Turchia con enfasi aveva già annunciato lo scorso agosto uno straordinario colpo di fortuna in termini di risorse energetiche: la scoperta, nell'area marittima di sua giurisdizione nel Mar Nero, di un grande giacimento di gas naturale stimato in ben 320 miliardi di m³.

Il caos libico tra Mosca e Ankara

Dalla rivolta popolare del febbraio 2011, seguita dall'intervento aereo delle forze dell'Alleanza atlantica, la Libia è in preda al caos, alle divisioni interne e alle crescenti ingerenze esterne. Il Paese, una volta unitario, si presenta oggi diviso praticamente in tre parti. A est, la Cire-

naica in cui, a Tobruk, ha sede la Camera dei Rappresentanti e a Bengasi il feudo dell'auto-proclamato maresciallo Khalifa Haftar, a capo del sedicente Esercito Nazionale libico. A ovest, in Tripolitania, il Governo di accordo nazionale presieduto da al-Serraj, formalmente riconosciuto dalle Nazioni Unite, mentre a sud, nel Fezzan, regnano indisturbati i miliziani Tebu, che si barcamenano tra i due campi in lotta tra loro. Senza ovviamente dimenticare gli appoggi esterni, costituiti per Tripoli dalla Turchia, con la sua volontà di espansione nell'area già ottomana e dal Qatar (e in maniera più "discreta" da Italia e Germania).

Gli sponsor di Bengasi sono invece Egitto, Emirati arabi uniti, Arabia Saudita, Francia (che però non vuole rompere del tutto con Tripoli)

e, soprattutto, la Russia. Mosca infatti, dopo le vicende siriane, intende rafforzare la sua postura strategica mediterranea ed estendere la propria influenza geopolitica sul Maghreb e l'Africa sub-sahariana. La millantata "guerra lampo" contro Tripoli, lanciata dal generale Haftar il 4 aprile 2019 con la finalità di conquistare militarmente l'intera Libia, si è però arenata miseramente nelle sabbie del deserto.

Di qui una serie di "tregue" tra i due diretti contendenti, dettate da Mosca e Ankara e approvate, con funzioni notarili, dalla stessa Unione europea nella Conferenza di Berlino sulla Libia del 19 gennaio 2019, e, infine, proclamate di nuovo sul campo sia da al-Serraj sia dal presidente del Parlamento di Tobruk, Aguila Saleh, il 19 agosto 2019, dopo diciassette mesi dall'inizio delle ostilità.

Russi e Turchi infatti, sia pur schierati in campi opposti, come già in Siria (e più di recente nel conflitto che si è riaperto nel Caucaso tra Armenia e Azerbaïjan), anche in Libia sembrano così alla fine trovare tra loro sempre un'intesa regionale. «Il futuro della Libia – è stato autorevolmente rilevato – si giocherà al di fuori degli attori nazionali del conflitto, ridotti al ruolo di figuranti. Alla Conferenza di Berlino non sono stati invitati né Serraj né Haftar. Ma soprattutto, non è mai stato chiesto il parere del popolo libico». In un contesto così fluido e soggetto a tutta una serie di variabili, un punto però rimane fermo: la volontà libica di mantenere le proprie rivendicazioni marittime nel Golfo della Sirte, mai riconosciute dalla comunità internazionale.

Di qui il frequente sequestro di pescherecci italiani, da ultimo lo scorso 1° settembre dell'*Antartide* e del *Medinea* della marineria di Mazara del Vallo, con 18 membri di equipaggio, bloccati a 38 miglia dalla costa e trasferiti su gommoni a Bengasi dai miliziani di Haftar. Questa volta, però, l'imbarbarirsi della situazione libica si è riflesso nella proposta di scambio dei 18 marinai italiani con 4 scafisti, già condannati in Italia a trent'anni di carcere per traffico di esseri umani e l'omicidio di 49 migranti nella cosiddetta "Strage di Ferragosto" del 2015, un ricatto definito "ripugnante" dagli stessi magistrati italiani.

Sembra quasi che la storia in Libia sia tornata indietro di due secoli, quando i "pirati" (an-

che se loro preferivano chiamarsi più nobilmente "corsari") delle Reggenze barbaresche dell'Africa settentrionale taglieggiavano la libera navigazione internazionale e ai quali, sia gli Stati preunitari italiani sia gli Stati Uniti, dopo defatiganti e spesso inutili trattative, alla fine, di fronte a proposte irricevibili, all'epoca potevano almeno rispondere con la "diplomazia delle cannoniere".

L'ora più buia

Dalle analisi che abbiamo prospettato si evince come il Mediterraneo, "tornato a essere la cerniera tra Oriente e Occidente", stia vivendo un momento di grande instabilità per la molteplicità delle sfide inedite che presenta. Per dirla con le parole del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, in una recente intervista rilasciata al quotidiano *La Repubblica*: «Due capisaldi hanno creato questa fase di instabilità: prima la dissoluzione dell'Unione Sovietica, poi l'allontanamento degli Stati Uniti. Questo ha creato un vuoto che attori statali e non hanno cercato di occupare [...] Sono saltati i paradigmi. Nazioni di una stessa alleanza si trovano a fronteggiarsi, e questo ci obbliga a cambiare mentalità. Prima tutto avveniva in tre fasi: pace, crisi e conflitto. Ora invece viviamo una costante competizione: non c'è più la vecchia idea di pace, si passa dalla competizione alla crisi».

In un tale contesto, lo sguardo di tutti è puntato, ancora una volta, verso l'Unione Europea, con un doppio auspicio. Da un lato, che l'Unione possa di fatto proporre, al di là delle divergenze interne fra i suoi Stati-membri (non è questo certo il momento per gli egoismi nazionali), un'accettabile soluzione condivisa per la gestione e la razionalizzazione dei flussi migratori, senza lasciarne il pesante (e ormai insostenibile) fardello solo sui Paesi mediterranei. Dall'altro, che possa finalmente far risentire in maniera autorevole, pur nelle difficili contingenze attuali, la sua voce in politica estera, corroborata da tutto il suo peso geopolitico, sia nella composizione del pericoloso contenzioso in atto nel Mediterraneo orientale sia nello stesso processo di stabilizzazione della Libia, riacquistando così quel ruolo internazionale di primo piano che le spetta. In altre parole, "è giunta l'ora, in termini geopolitici, che l'Europa si riprenda il Mediterraneo". ■

America' S Cup World Series 2020-2021

di Giulio Guazzini



Pronti al decollo stregati dalla Luna. L'avventura dell'America's Cup è ripresa nelle acque di Auckland, in Nuova Zelanda, con l'avvio entusiasmante delle World Series e la Christmas Cup, le attesissime regate preliminari, che anticipano quasi di un mese la Prada Cup, selezione dei challenger decisi a strappare l'antica brocca ai defender neozelandesi di Emirates New Zealand.

Una sfida senza precedenti che ha lasciato tutti con il fiato sospeso: scettici poco propensi a considerare barche a vela le macchine volanti capaci di raggiungere velocità da capogiro – oltre 40 nodi al lasco – e fanatici dell'innovazione tecnologica sempre più al limite.

Di fatto la regata più antica e famosa del mondo, condizionata dallo spettro incombente della pandemia, si è trasformata da subito in una



La Luna Rossa Prada Pirelli, classificatasi al terzo posto, si è dimostrata una barca veloce in ogni condizione, capace di volare anche in manovra senza esitazioni.



La statunitense *American Magic*, barca in un certo senso rivelazione di queste regate.

competizione avvincente da seguire come un videogioco sugli schermi televisivi, togliendo il sonno a quel popolo nottambulo di navigatori che solo il tifo da stadio sa evocare alla perfezione. Una sorta di gara amarcord contro i neri kiwi di Team New Zealand.

Sì, perché questa sfida al di là delle barche e dei risultati ha in un certo senso il sapore della rivincita.

Sono passati 20 anni da quelle notti magiche davanti alla TV a seguire i duelli all'ultimo sangue a suon di strambate fra *Luna Rossa*, silver bullet, proiettile d'argento guidata dal mitico "Barone", Francesco de Angelis, e l'amico-nemico Paolo Cayard, skipper di *America One*.

Una saga della vela giocata, come una moderna battaglia navale, nel golfo di Hauraki, fra salti di vento e ingaggi da brivido.

Talentuose intuizioni del genio Torben Grael e verdi spinnaker esplosi in pochi secondi. Quella vittoria sofferta per 5 a 4 della Louis Vuitton Cup che segnava come data storica, la seconda volta dell'Italia dopo il Moro di Venezia, e

la prima affermazione di un timoniere italiano. Quella sfida persa con onore dai velisti pradini guidati da Patrizio Bertelli contro *Black Magic*, corazzata kiwi al comando dell'eroico e compianto condottiero Peter Blake.

Un ritorno dunque denso di significati, contraddistinto dalle sembianze rivoluzionarie di un format di regata innovativo e di barche come gli AC 75, oggetti tutti da scoprire.

Una grande attenzione giustificata ancor di più dal fatto che a causa del Covid gli eventi programmati a Cagliari e a Portsmouth sono saltati, e questa è stata la prima vera occasione per i tre sfidanti *Luna Rossa Prada Pirelli*, *Ineos Team UK*, *American Magic* e il defender *Emirates Team New Zealand* di confronto in acqua reale.

Le World Series sono state, per quasi una settimana, un osservatorio privilegiato per tutti. Dodici regate, quattro al giorno, dove ogni team ha avuto l'opportunità d'incontrarsi due volte. Due Round Robin con prove della durata di circa 30 minuti.

La classifica ha stabilito un ranking che, oltre a



A sinistra, il defender *Emirates Team New Zealand*, che si è aggiudicato le World Series.

definire il vincitore dell'America's Cup World Series di Auckland, ha stabilito anche gli accoppiamenti per le semifinali della Christmas Race, regata conclusiva e assestante che, purtroppo, poi è stata annullata a causa della mancanza di vento.

L'attenzione massima, non poteva essere diversamente, per la prima regata delle World Series, è stata quella di apertura fra *Luna Rossa Prada Pirelli* e il defender *Emirates Team New Zealand*.

Un confronto avvincente che in condizioni di vento medio, ha visto i kiwi prevalere, mostrando le caratteristiche di un mezzo, l'AC 75 TE *Rehutai* (in linguaggio Maori "spirito dell'oceano"), molto veloce e agile soprattutto in manovra.

Indicazioni e segnali positivi vengono fuori comunque nelle giornate successive, soprattutto nella terza, dove *Luna Rossa Prada Pirelli* vince i britannici di *Ineos UK*, guidati da Sir Ben Ainslie (quattro oro e un argento ai giochi olimpici), che denuncia difetti al sistema idraulico fornito dal defender e per regolamento intoccabile.

Ma certamente la regata più significativa e interessante è stata l'ultima, quella di ritorno fra

Luna Rossa Prada Pirelli e *Emirates Team New Zealand*, dove emergono diversi aspetti.

Prima di tutto l'abilità dei nostri timonieri Checco Bruni e James Spithill, che fanno loro la partenza in un match con alternanza del dominio del campo di regata. Chiaro vantaggio dei nostri, poi recupero dei kiwi e una *Luna Rossa* che dimostra di navigare mantenendo il volo anche nelle virate velocissime e spettacolari, mostrando sicurezza e grande controllo del mezzo senza toccare l'acqua, ed evitando così di entrare in modalità displacement.

Il solo rammarico di essere entrati in un buco di vento nell'ultimo bordo di un percorso accorciato. Inevitabile la vittoria del match di *Emirates Team New Zealand* ma solo per 16 secondi.

La classifica finale vede così il defender *Emirates Team New Zealand* aggiudicarsi le World Series davanti gli statunitensi di *American Magic*, barca in un certo senso rivelazione di queste regate, con Dean Barker ottimo timoniere.

Terzo posto per *Luna Rossa Prada Pirelli*, che si è dimostrata barca veloce in ogni condizione ma soprattutto in manovra stabile e continua, capace di volare anche in manovra senza esitazioni.

Un test insomma positivo al di là del risultato, che ha fornito indicazioni utili da sviluppare in previsione della Prada Cup di metà gennaio. Grandi sconfitti, in realtà, i britannici di *Ineos Team UK*, che dopo aver accusato problemi ripetuti ai sistemi di controllo dei Foil Arms, do-



La prestigiosa Coppa America, o “Coppa delle cento ghinee” (tanto era costata, perché era stata cesellata con quasi quattro chili d’argento).

vranno cercare di recuperare modificando la configurazione dei foil, che sembrano di dimensioni troppo generose rispetto a quelli adottati dagli altri team.

Un compito difficile, oltre che per il poco tempo a disposizione, soprattutto per il poco margine di modifica concesso dai regolamenti di stazza imposti dai box rule della Coppa.

Le critiche da una certa parte del pubblico e degli addetti ai lavori sugli AC 75, ritenuti troppo estremi, simili più ad aeroplani che a barche a vela, adatti più ad astronauti che a velisti marinai, in realtà lasciano il tempo che trova.

Certo la Coppa per alcuni dovrebbe essere più

simile alle altre regate, e le barche dovrebbero assomigliare più ad evoluzioni dei progetti di barche da regata tirate come i libera o i TP 52, magari pantografati!

Qualcosa che non regge, almeno a interpretare con attenzione la lunga storia del Trofeo Sportivo più antico e prestigioso del mondo. L’America’s Cup è sempre stata in grado di stupire. Ha sempre rappresentato l’eccellenza, il massimo della tecnologia e inventiva espressa da una nazione.

Lo sono stati i velieri J class dell’800 come i 12 metri Stazza Internazionale e gli IACC, quelli del Moro di Venezia. Nessuna di queste formule di barche, per la verità, ha mai rappresentato la normalità.

Probabilmente, il giorno in cui la Coppa America diventerà una regata normale forse non interesserà più a nessuno: ci sentiamo di giurarci!

Questa Coppa mostra anche aspetti che non sono cambiati, come lo spionaggio, le dispute, le controversie legali, le partenze sotto il segno del match race.

Questo assaggio di Coppa America delle World Series ha dimostrato che lo spettacolo emozionante delle barche a vela del futuro, delle complesse macchine volanti AC 75, ha lasciato il segno, facendo breccia nell’immaginario del grande pubblico. Lo dimostrano gli ascolti record televisivi, registrati durante le telecronache notturne.

La RAI, detentrica dei diritti free dell’intero pacchetto America’s Cup, con le cronache in diretta su RAIDUE dalle 2.50 alle 6.00 del mattino e le repliche la mattina e il pomeriggio su RAISPORT, ha registrato record di ascolti superiori al 5%.

Le telecronache, trasmesse dagli studi di Saxa Rubra, hanno coinvolto tecnici e velisti di provata esperienza. In studio, insieme al conduttore, l’olimpionico di classe Tornado e ingegnere, Edoardo Bianchi, curatore della costruzione di *Luna Rossa* presso il cantiere Persico di Bergamo, Ruggero Tita, ingegnere, campione del mondo Nacra 17 e primo timoniere di *Luna Rossa*.

In collegamento, Francesco de Angelis e l’architetto Paolo Cori. Mentre da Auckland le voci di alcuni protagonisti come Vasco Vascotto a fine regata.

Dal 15 di gennaio si riprende con la Prada Cup, che seleziona gli sfidanti. ■

“Uno di noi”

Una vita al servizio del mare (3^a parte)

di Paolo Bembo



Nei due anni seguenti non vi furono avvenimenti di rilievo, a parte l'istituzione delle delegazioni di Riposto ed Aspra e l'entrata in vigore della direttiva che stabiliva in due anni dall'istituzione il tempo per la trasformazione in sezioni delle delegazioni, rendendo più agevole il passaggio con la riduzione del numero minimo di soci necessario da cento a cinquanta. In effetti, la delegazione era una struttura, utile all'inizio, ma certamente “originale”, che poteva essere assimilata ad una monarchia assoluta, nella quale il sovrano rimaneva in carica indefinitamente, purché i bilanci consuntivo e preventivo fossero approvati annualmente dall'assemblea dei soci. Prima che entrasse in vigore la variante, si erano verificati addirittura un paio di casi nei quali il presidente aveva cercato di ostacolare nuove associazioni per mantenere il numero dei soci al di sotto della soglia minima stabilita per la trasformazione e per continuare quindi a “regnarne”.

A fine novembre 2001, ero ad Agrigento per il XX Convegno Mare e Territorio che aveva per tema “Qualità delle acque marine e fenomeni di inquinamento tellurico” ed ebbi la gradita sorpresa di essere premiato con il “Premio Dioscuri”, inteso a “valorizzare e far conoscere le figure d'eccellenza che operano nel mondo marittimo”. La motivazione era il mio ampio curriculum di “marinaio”, soprattutto di vela, e le numerose crociere e regate oceaniche alle quali avevo partecipato, sia come membro di equipaggio che come secondo ed ufficiale di rotta e come skipper. In quegli anni l'attività continuò ad essere inten-

sa. Il numero delle strutture cresceva e il programma di visite, che ritenevo dovessero comunque essere frequenti e che non si dovesse tralasciare nessuno, indipendentemente dalla direttiva che stabiliva almeno



Nell'anno furono istituite le Delegazioni di Milazzo e Trappeto Partinico e fu soppressa la Delegazione di Balestrate, per attività istituzionale insufficiente o quasi nulla. In apertura, l'ammiraglio Giovanni Iannucci.

una visita "ispettiva" annuale, mi imponeva lunghi viaggi in automobile per le strade piuttosto malandate della Sicilia. Avevo fatto il calcolo dei chilometri necessari per un giro completo, naturalmente senza considerare le isole minori, ed ero arrivato a sfiorare i mille chilometri. Per intensificare il contatto con le strutture, iniziai, nel gennaio del 2002, ad inviare a tutte una "newsletter", ogni tre mesi circa, nella quale informavo di fatti accaduti, di nuove direttive emanate dalla Presidenza Nazionale e dedicavo spazio a raccomandazioni, suggerimenti e consigli sull'attività da svolgere.

Nel febbraio dell'anno seguente, mandai avanti, con piacere e piena convinzione, la proposta di Palermo centro, divenuta sezione l'anno precedente, di nominare socio benemerito l'ammiraglio (CP) Nazzareno Gemelli. La proposta fu accolta e ritengo doveroso riportare brevemente i suoi meriti. Anni prima aveva assunto la presidenza della sezione in stato fallimentare, con debiti, ammanchi di cassa, faziosità interne

mensilmente con lunghi rapporti manoscritti su fogli protocollo. Esaurito il suo compito, aveva passato la mano, lasciando al suo successore una situazione chiara e sana sul piano economico, che avrebbe consentito alla struttura di crescere e diventare una delle migliori, se non la migliore, della Sicilia. Intanto, si era manifestato un problema con i guidoni sociali, che la normativa prevedeva avessero tutte le imbarcazioni di soci ed in particolare quelle che usufruivano di ormeggio presso una struttura o erano in lista d'attesa per averlo. Per ottenere il guidone era necessario documentare la proprietà esclusiva, o con altro o altri soci, dell'imbarcazione e versare annualmente un modesto contributo. Questo problema mi era sfuggito e, con una rapida indagine, mi misi al corrente della situazione in Sicilia. In effetti risultò che, con più di mille imbarcazioni ormeggiate in strutture della LNI, solo poche centinaia erano in regola. Mi misi subito in moto ma, incredibilmente, ci fu anche qualche resistenza e ci volle del tempo

perché il problema non solo fosse risolto, ma anche "digerito" da tutti. Nell'anno furono istituite le Delegazioni di Milazzo e Trapano Partinico e fu soppressa la Delegazione di Balestrate, per attività istituzionale insufficiente o quasi nulla.

Pur non potendomi lamentare troppo di come procedevano le cose, il problema che ritenevo serio e la cui soluzione sembrava impossibile era quello della scarsa presenza dei presidenti delle strutture alla riunione annuale, alla quale attribuivo notevole importanza. Sebbene ogni volta inviassi a tutti un dettagliato verbale, era diverso leggerlo dall'essere presente alla riunione e partecipare personalmente ai dibattiti, che si aprivano sempre sugli argomenti controversi o di rilievo. Il motivo delle assenze

era sempre attribuito alla distanza e la fascia costiera della Sicilia, sulla quale si trovavano tutte le strutture, senza considerare le isole, non si prestava a trovarne una che fosse baricentrica.

La soluzione me la prospettò il Capitano di Vascello Stefano Leuzzi, corso "Grifoni", mio allievo per i



La soluzione me la prospettò il capitano di vascello Stefano Leuzzi, corso "Grifoni", [in borghese nella foto] mio allievo per i suoi primi due anni d'Accademia, che di recente era stato uno degli artefici della riapertura della Delegazione di Catania e si adoprava seriamente per il suo sviluppo.

ed altri malanni che ruotavano soprattutto intorno agli ormeggi del pontile che la delegazione gestiva nel porticciolo della "Cala", al centro di Palermo. Con pazienza certossina e dimostrando singolari capacità amministrative e gestionali, aveva risanato la situazione e sul procedere della sua azione mi informava



Il 13 dicembre ci riunimmo nella sala stampa dell'autodromo di Pergusa, in un ambiente molto spazioso e accogliente. Eravamo tutti, dico tutti! Nei pochi casi di assenza del presidente, c'era un suo qualificato rappresentante.

suoi primi due anni d'Accademia, che di recente era stato uno degli artefici della riapertura della Delegazione di Catania e si adoprava seriamente per il suo sviluppo. Aveva conosciuto il dott. Giovanni Sacco, presidente di un circolo nautico che, incredibilmente, aveva la sua sede ad Enna, il posto più lontano dal mare, orizzontalmente e verticalmente, in tutta la Sicilia, ma quasi esattamente baricentrico rispetto a tutte le strutture sulla costa. Era il "Circolo Nautico Tre Laghi", che prendeva il nome da tre specchi d'acqua vicini, dove si praticavano tutti gli sport nautici. Chiesi a Leuzzi di contattarlo e pregarlo di esaminare la possibilità di organizzare la riunione annuale dei presidenti ad Enna, trovando una struttura idonea ad accoglierla.

La risposta non tardò a giungere e, con mio grande sollievo, fu più che positiva. Non solo era disponibile ad organizzare la riunione, ma aveva trovato, a pochi chilometri da Enna, il posto che riteneva più idoneo ed aveva già preparato una bozza di programma. Dovevamo solo concordare la data, fargli avere un'idea del numero dei partecipanti e degli eventuali accompagnatori, per i quali avrebbe organizzato una gita turistica. Affinati i dettagli organizzativi, a metà novembre partì la lettera per tutti i presidenti che annunciava (sorpresa!) la riunione annuale ad Enna, stabiliva l'agenda e "raccomandava energicamente" la presenza del presidente o, quantomeno, di un suo rappresentante, membro del consiglio direttivo.

Il 13 dicembre ci riunimmo nella sala stampa dell'au-

todromo di Pergusa, in un ambiente molto spazioso e accogliente. Eravamo tutti, dico tutti! Nei pochi casi di assenza del presidente, c'era un suo qualificato rappresentante. La riunione fu un grande successo, non solo per il suo risultato istituzionale, notevolmente arricchito dall'essere "plenaria", ma anche per la cura che il presidente Sacco aveva posto in tutti i particolari. La gita turistica per gli accompagnatori e l'ottima colazione, in un bel ristorante vicino, furono un contorno molto piacevole ed anche il tempo e la temperatura furono più che clementi, nonostante si fosse in dicembre, ai piedi del capoluogo di provincia più alto d'Italia, con i suoi quasi mille metri.

Fu una grande soddisfazione, anche sul piano strettamente personale. Era un periodo nel quale avevo molto bisogno di qualche cosa di positivo. Nel luglio di quell'anno, la nostra famiglia era stata duramente colpita dalla perdita di nostra figlia Valeria, in un incidente automobilistico in Egitto, dove dirigeva una struttura turistica sul Mar Rosso. Marilena ed io ci astraemmo da qualsiasi attività e ci mettemmo in mare per più di un mese con la nostra barca, per cercare di superare da soli, come ci sentivamo di fare, almeno la fase più acuta del nostro dolore. Al ritorno, l'assuefazione alla routine di terra e la ripresa della vita di ogni giorno non furono facili.

Tornando alla riunione annuale, Pergusa rimase la sede "istituzionale" della riunione dei presidenti con il delegato regionale fino a che non lasciai il mio incarico e, per qualche anno, anche dopo. Poi, in segui-



Verso la fine dell'anno iniziò la lunga procedura per l'istituzione dell'“Esperto Velista”, una figura assimilabile a quella di un istruttore, che veniva istituita, parallelamente, anche dalla Federazione Italiana Vela.

to ad un mio suggerimento, “postumo”, alla Presidenza Nazionale, motivato dal numero di strutture, cresciuto notevolmente, e quindi della difficoltà di seguirle tutte, la Sicilia fu divisa in due parti, orientale ed occidentale, affidata alla cura di due delegati regionali, e l'esigenza di un'unica sede baricentrica decadde. Da Leuzzi, che mi sostituì nell'incarico di delegato regionale, ho appreso recentemente che fu “riesumata”, ancora una volta anni dopo, in occasione di una riunione plenaria di tutta la regione con i due delegati.

Il 2004 fu un anno privo di eventi di rilievo e non ci furono istituzioni di nuove delegazioni o soppressioni di quelle esistenti, ma cominciai a constatare risultati molto incoraggianti nell'attività svolta dalle strutture, nella collaborazione fra le stesse e nella regolarità amministrativa e gestionale. Rimaneva ancora qualche isolato problema da sanare su discordie e divisioni interne, ancora presenti in qualche struttura, ma i miglioramenti, proprio sui quattro punti carenti, che avevo raccomandato di sanare sei anni prima nella mia “letterina di fine anno”, erano evidenti e si poteva guardare avanti con un certo ottimismo.

All'inizio della primavera dell'anno seguente, Mariani concluse il suo mandato, suscitando profondo rammarico in tutti, senza alcuna eccezione. Le te-

stimonianze della stima e dell'affetto, che aveva ricevuto durante il suo mandato, giunsero da tutti gli angoli della Penisola. Riporto solo una testimonianza, di una sezione importante e molto attiva che, nella sua semplicità, dimostra il rapporto che Mariani aveva mantenuto con direttivi e soci di tutte le strutture e, in questo caso, anche il supporto che aveva dato ad iniziative di notevole portata, fra le quali il “Centro Studi Tradizioni Nautiche”, del quale aveva promosso l'istituzione, aiutandolo poi a crescere. Mariani fu sostituito dall'Ammiraglio Marcello De Donno, di otto corsi dopo il mio, che era stato alle mie dipendenze tanti anni prima come sottordine ai “Grifoni”, la mia classe di allievi, e che poi non avevo più avuto l'occasione di incontrare in altre

destinazioni.

Nella primavera si svolse la “Staffetta”, un'iniziativa a carattere nazionale, ideata da Mariani, che si svolgeva in tutte le regioni e che prevedeva, per la Sicilia, il periplo dell'isola e la sosta di una imbarcazione a vela in quasi tutte le località sede di una struttura della LNI, che avrebbe provveduto, con l'ausilio di altre strutture vicine, all'equipaggio, soprattutto di giovani e giovanissimi, per la tappa successiva. Skipper dell'imbarcazione fu designato Stefano Leuzzi, che si dimostrò un eccellente marinaio, cosa per altro della quale non dubitavo, ma anche un ottimo “ambasciatore”. L'iniziativa ebbe molto successo, toccando, in Sicilia, quindici località, con soste più lunghe in sei di esse, e percorrendo 483 miglia in 121 ore di navigazione.

Verso la fine dell'anno iniziò la lunga procedura per l'istituzione dell'“Esperto Velista”, una figura assimilabile a quella di un istruttore, che veniva istituita, parallelamente, anche dalla Federazione Italiana Vela. Assunsi la presidenza del piccolo gruppo di lavoro, composto di due soli membri, Leuzzi e Sebastiano Pistorio, un medico, socio LNI ed esperto di vela, residente a Milazzo, proprietario di un'imbarcazione e regatante. Fu un lavoro che ci tenne impegnati per un anno intero, con frequenti contatti fra noi e con

la FIV – nella quale avevo, per fortuna, molti amici a cominciare dal Presidente – per smussare gli inevitabili “angoli” e giungere ad una bozza di normativa che fosse accettabile ad entrambe le istituzioni. Ci vollero poi altri sei mesi per l’approvazione finale ed altrettanto per implementare, a livello nazionale, le norme applicative e giungere agli esami e alla nomina degli EV della LNI. In quell’anno furono istituite le delegazioni di Augusta e di Patti.

La prima soddisfazione del 2006 fu la constatazione che i “Centri di Coordinamento dell’Attività” che avevo costituito l’anno precedente, cominciavano a funzionare come si deve. Erano gruppi di strutture vicine e ad una di esse era affidato il compito di coordinatrice per lo sviluppo di programmi comuni. Partito, all’inizio del mio mandato, da strutture che non avevano alcun contatto, anche se a pochi chilometri di distanza fra di loro, avevo fatto molto per promuovere non solo i contatti, ma anche la collaborazione nelle attività. Con il tempo e molta pazienza, si era finalmente arrivati a vedere dei risultati tangibili ed a formalizzare la nuova situazione.

In quell’anno, quasi tutte le delegazioni, a parte quelle di recente costituzione, avendo conseguito i requisiti necessari nei due anni stabiliti, avevano chiesto ed ottenuto la trasformazione in sezione. Vi erano solo due di esse che non avevano ancora raggiunto, per poche unità, il numero necessario di cinquanta soci. Si trattava però di casi particolari, che svolgevano attività significativa e che mostravano di avere la possibilità di mettersi in regola per la trasformazione. Proposi alla Presidenza Nazionale di concedere loro un anno di proroga; la proposta fu accolta e l’anno seguente avevamo altre due sezioni, mentre rimanevano allo stato di delegazione solo quelle di più recente istituzione.

L’anno si concluse con l’ormai consueta riunione dei presidenti a Pergusa. Era il quarto anno consecutivo, la presenza dei presidenti era rimasta plenaria, ma il numero totale dei partecipanti era addirittura aumentato perché alcuni presidenti avevano con loro almeno un membro del consiglio direttivo e anche gli accompagnatori-gitanti erano rimasti numerosi. Ero molto grato al presidente Sacco ed a Leuzzi per avermi offerto la possibilità di realizzare con successo un progetto che consideravo importante, ma che si era svolto per tanti anni con difficoltà ed in maniera incompleta.

Il 2007 si aprì con il mio parere sfavorevole all’istituzione della delegazione di Marina di Ragusa, che

giudicai non avesse tutti i requisiti per poter operare, mancando una sede ed un accettabile sbocco al mare, in assenza di un porticciolo che era in costruzione, ma i lavori procedevano con l’endemica lentezza regionale e ci sarebbero voluti anni perché fosse completato. La Presidenza Nazionale chiese un supplemento d’indagine che, come vedremo, non ci fu possibilità di svolgere. Fu invece proposta l’istituzione della delegazione di Lipari, che fu la mia ultima azione nelle funzioni di Delegato Regionale. Per una divergenza di opinioni con la Presidenza Nazionale, mi convinsi a rassegnare le dimissioni.

Il mio compito si era concluso in maniera imprevedibile, un compito al quale mi ero appassionato ed al quale mi ero applicato con convinzione, dedicando tempo ed energie. Avevo avuto anche problemi, preoccupazioni e qualche delusione, ma tante soddisfazioni e successi. Con tutta l’autocritica possibile che, per fortuna, non mi è mai mancata, ritenevo di poter dire che l’avevo fatto bene ed avevo fornito un contributo non indifferente non solo alla crescita della LNI in Sicilia, ma anche alla sua immagine ed alla sua presenza attiva.

Per fortuna, il vuoto lasciato dalla cessazione della funzione di delegato regionale non mi preoccupava. Le numerose altre attività, per lo più legate alla vela ed alla mia terza barca in particolare, alle quali negli ultimi dodici anni avevo spesso tolto un po’ di spazio, ora ne avrebbero avuto molto di più. Avevo, inoltre, deciso di cominciare a scrivere le mie “Memorie”. Ritenevo di aver avuto una vita molto interessante e varia e spesso, quando avevo raccontato qualcosa, mi ero sentito dire: “Perché non lo scrivi?”. Ed è così che i lettori potranno leggere anche questo capitolo, un po’ lungo, a tratti anche noioso, ma che spero piacerà loro.

Su questo non mi sembra possano esistere dubbi. Il contributo che tutti riceviamo da questo scritto è quello della testimonianza viva di una mentalità molto “Lega Navale” che si è estrinsecata negli anni culminando con un Servizio – volutamente con la S maiuscola – alla comunità in generale e più in particolare all’Associazione, facendo dell’incarico di Delegato Regionale un vero apostolato, volto alla continua crescita di immagine e sostanza dell’operato della LNI in Sicilia. Di questo, tutti coloro i quali credono nella missione della LNI non possono che essere grati a Giovanni Iannucci. Grazie davvero, ammiraglio! ■

L'IMO di Londra, organizzazione delle Nazioni Unite per il settore marittimo

di Claudio Boccalatte



Il mondo della marineria mercantile, conosciuto con il termine inglese di *shipping*, ha una natura intrinsecamente internazionale; generalmente infatti una nave, con la bandiera di un Paese, trasporta merci da un porto situato in un secondo Paese a un altro porto, situato in un terzo Paese, passando attraverso acque territoriali, alto mare (acque internazionali) e zone di mare aventi status particolare, come le zone economiche esclusive e le zone contigue. È stato quindi riconosciuto da molto tempo che è bene che gli standard di sicurezza e di prote-

zione ambientale cui debbono rispondere le navi in navigazione internazionale siano emanati a livello globale da un organismo riconosciuto a livello internazionale. La prima convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea, salvaguardia della vita umana in mare) fu adottata nel 1914, sull'onda del disastro del *Titanic*, con un'apposita conferenza cui parteciparono tutti i principali Paesi con interessi marittimi. Nel 1948 le Nazioni Unite, da poco create, decisero di stabilire un organo permanente per occuparsi della regolamentazione dello shipping, l'IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization),

che cominciò a funzionare nel 1958 e nel 1982, cambiò il proprio nome in IMO (International Maritime Organization).

Oggi l'IMO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, con sede a Londra, ed è l'autorità che emana gli standard internazionali nei settori della sicurezza (intesa nel doppio senso di *safety* e *security*) e della protezione ambientale per l'industria marittima (*shipping*) internazionale. Il suo ruolo principale è creare un quadro normativo per l'industria marittima che sia equo ed efficace, e che sia universalmente accettato

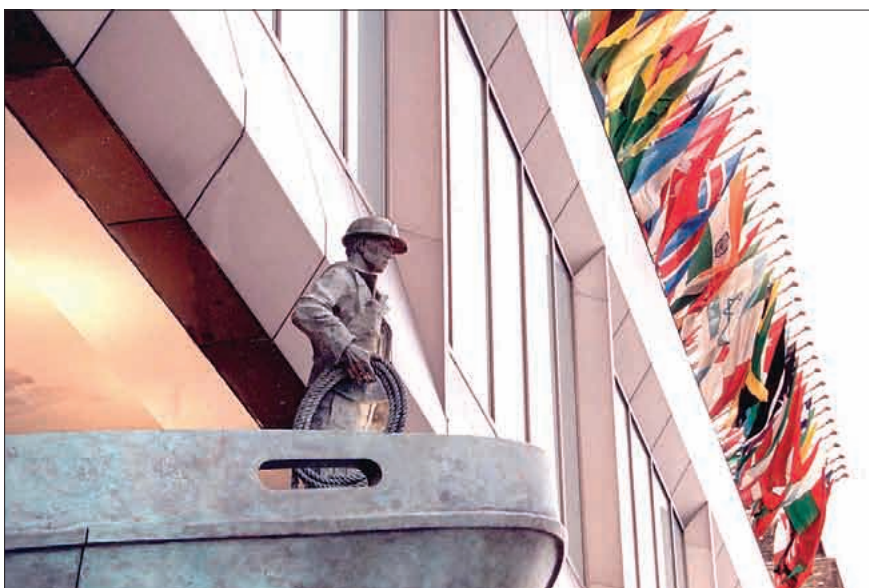


In apertura, personale dell'IMO impegnato nelle operazioni di assistenza al governo di Mauritius a seguito dell'incidente della petroliera *Wakashio* (dalla mediateca del sito internet IMO).

In questa foto, la sede dell'IMO a Londra sul Tamigi (dalla mediateca del sito internet IMO).

e praticamente applicato. In questo modo gli operatori dello shipping e anche le singole amministrazioni statali non possono adottare misure che consentano risparmi economici a scapito della sicurezza e della protezione ambientale.

I membri dell'IMO nel 2013 erano 170, più 3 membri associati. Il massimo organo è l'Assemblea, che si riunisce ogni due anni per approvare le convenzioni e le modifiche a quelle esistenti. Tra un'assemblea e l'altra l'organizzazione è gestita da un consiglio, composto da 40 membri eletti dall'assemblea.



Particolare della sede IMO con una scultura in bronzo che rappresenta un marinaio durante una manovra a prora di una nave (dalla mediateca del sito internet IMO).

Il ruolo di rappresentante permanente italiano presso l'IMO è ricoperto dall'Ambasciatore italiano a Londra (attualmente l'Ambasciatore Raffaele Trombetta); è anche presente un rappresentante permanente aggiunto, normalmente un ufficiale delle Capitanerie di Porto che ricopre anche l'incarico di titolare dell'Ufficio dell'Addetto Marittimo presso l'Ambasciata (attualmente il capitano di vascello Andrea Conte).

Come in molti organismi tecnici, il grosso del lavoro è svolto da comitati e sottocomitati. I due principali comitati tecnici sono il MSC e il MEPC. Il MSC (Maritime Safety Committee) è responsabile di tutti gli aspetti della sicurezza della vita umana in mare, inclusi la progetta-

zione e gestione delle navi, l'organizzazione delle compagnie armatoriali, la security, la lotta alla pirateria e agli attacchi armati. Il MEPC (Marine Environment Protection Committee) è invece responsabile delle attività di prevenzione e controllo dell'inquinamento ambientale originato dalle navi. C'è poi un comitato legale (Legal Committee), che si occupa di tutti i problemi legali di competenza dell'Organizzazione, un comitato tecnico di cooperazione (Technical Co-operation Committee), che coordina le attività relative alla fornitura di assistenza, in particolare alle nazioni in via di sviluppo, un

comitato per la semplificazione (Facilitation Committee), che si occupa delle attività e funzioni connesse all'agevolazione del traffico marittimo, riducendo le formalità e semplificando la documentazione richiesta alle navi quando entrano o escono da un porto o da un terminal. Ci sono anche sette sotto comitati: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW), Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III), Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR), Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR), Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC), Sub-

Committee on Ship Systems and Equipment (SSE), e infine Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC).

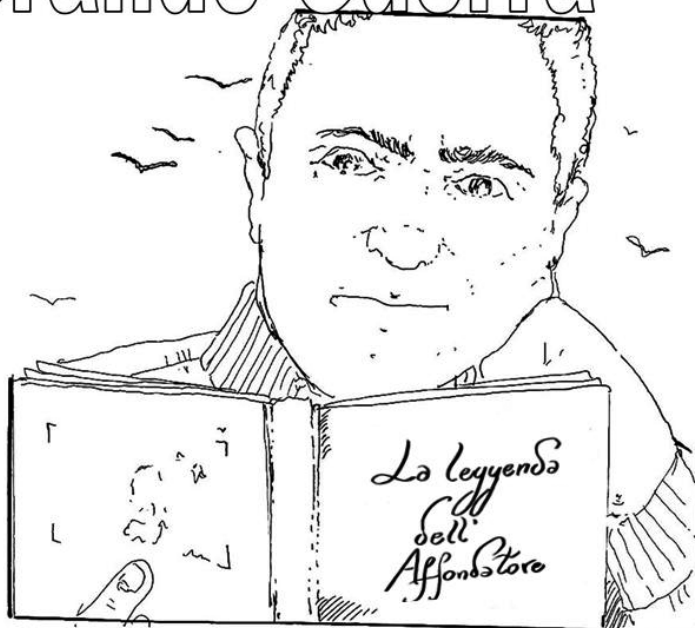
Alle riunioni dei comitati e sottocomitati partecipano, in aggiunta ai rappresentanti degli stati membri, oltre 60 organizzazioni intergovernative e 70 organizzazioni non governative, rappresentative dei diversi interessi coinvolti nel settore dello shipping, come gli armatori, le società di assicurazione, i cantieri navali, i gruppi ambientalisti. Queste organizzazioni non hanno diritto di voto: tale diritto è riservato alle nazioni. Una convenzione internazionale normalmente viene stilata, in bozza, da un comitato o sottocomitato dell'IMO, e quindi sottoposta all'approvazione di una Conferenza, alla quale

diciannovesima puntata:

La Grande Guerra

Cap.2-

"L'affondatore"-
prima puntata



... nato a Milazzo nel 1887. Il 17 marzo 1912 fu nominato sottotenente di vascello di complemento* della riserva navale.

* prima era capitano di lungo corso nella Marina mercantile.



Milazzo 12 Giugno 1918, la piazza della cittadina è in fermento...

Visto cosa ha fatto il nostro Luigi Rizzo? Ha affondato una corazzata! Capite? Ed aveva un piccolo motoscafo*!

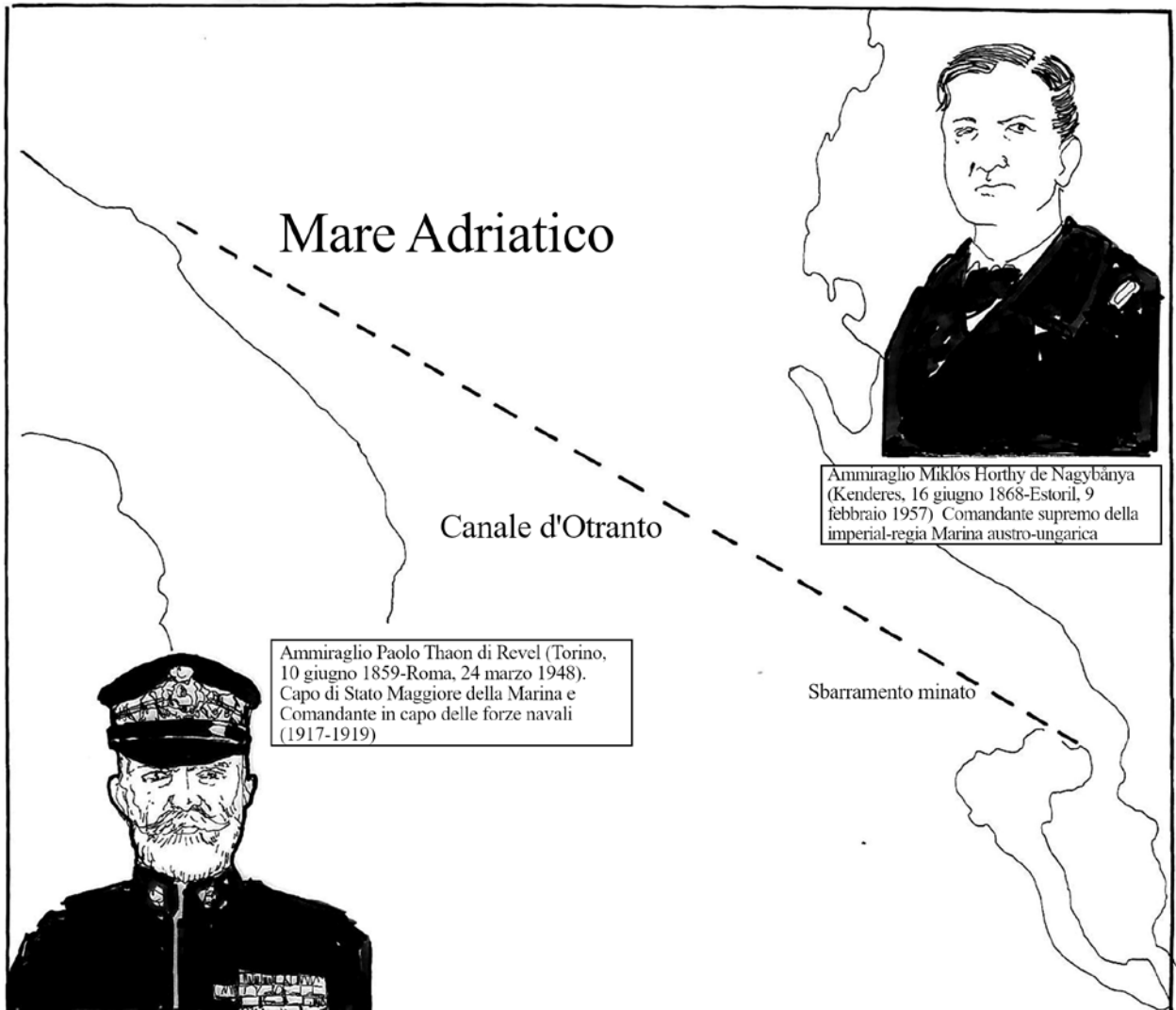


... il nome del capitano di corvetta siciliano è sulla bocca di tutti.

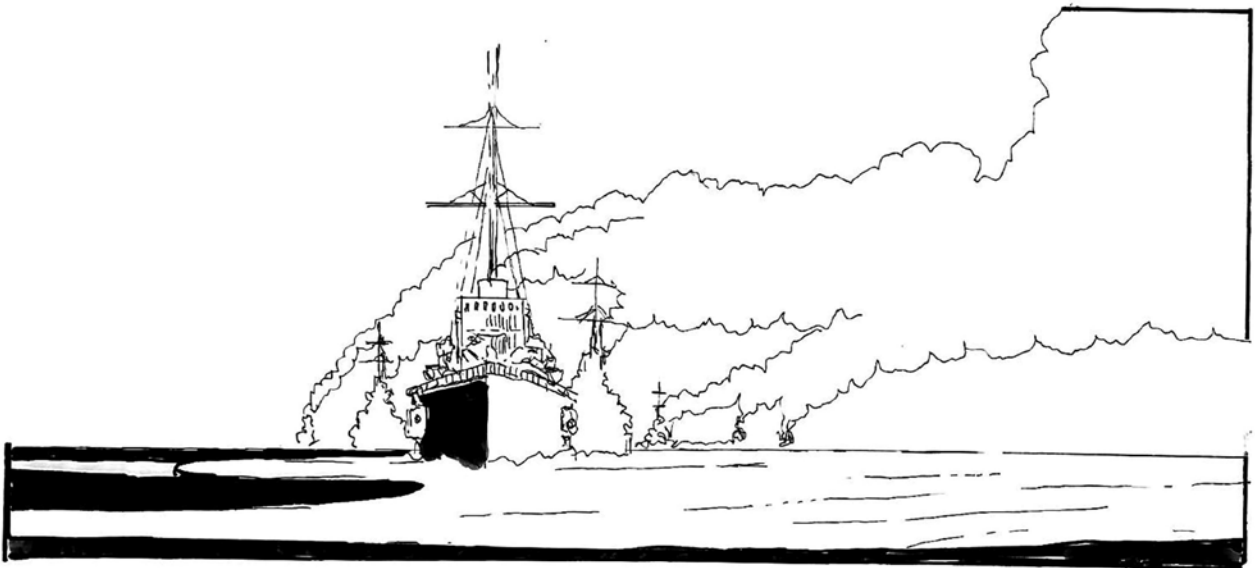


Non solo, sei mesi fa, nella rada di Trieste, ha affondato la Wien**! Ascoltate cosa ha fatto qualche giorno fa...

*In realtà non era un semplice motoscafo ma un motoscafo armato silurante (MAS) da 20-30 tonnellate di displacemento, con una decina di uomini di equipaggio e armamento costituito generalmente da 2 siluri e alcune bombe di profondità. ** dicembre 1917.

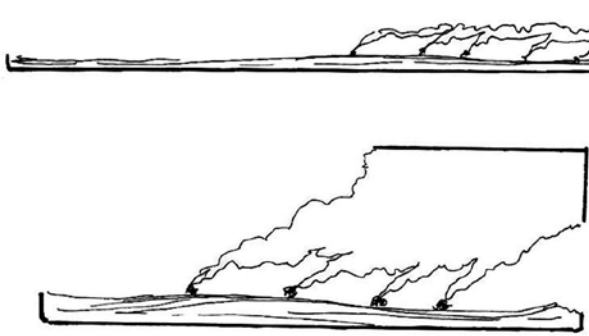


... nel marzo del 1918, l'ammiraglio Horthy assunse il comando della Marina austriaca. Tale promozione fece intuire* al comandante della Regia Marina italiana, l'ammiraglio Thaon di Revel, che le operazioni navali austriache si sarebbero intensificate nel Canale d'Otranto. I sospetti dell'ammiraglio non furono infondati, infatti la Marina austriaca stava preparando un'offensiva massiccia. Il 9 marzo, 14 velivoli, appoggiati dai cacciatorpediniere *Dukla* e dall'*Uzsok*, operarono un'incursione aerea; le navi della Marina austriaca si prepararono per un'operazione navale. L'ammiraglio Thaon di Revel richiese la massima mobilitazione di mezzi lungo il Canale d'Otranto.



* La strategia di Horthy era facilmente intuibile, sino a quel momento; lo sbarramento del Canale d'Otranto era stato attaccato più volte dall'ammiraglio austriaco (come comandante del *Novara*).

All'alba del 10 giugno 1918, gran parte della flotta austriaca raggiunse la posizione assegnata dall'ammiraglio Horthy. Le navi della imperial regia Marina si posizionarono tra Brindisi e Valona. L'obiettivo della missione austriaca era quello di cannoneggiare il porto di Otranto. L'ammiraglio divise la flotta in due gruppi...



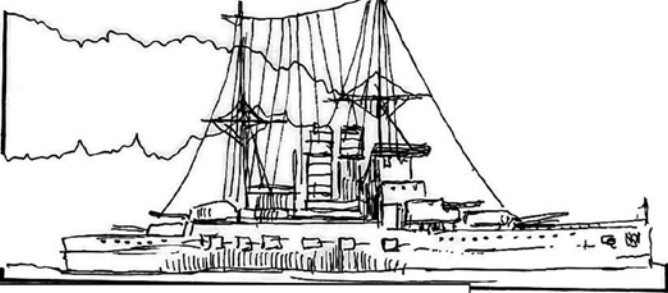
...il primo formato da *Novara, Hegoland, Tatra, Csepel, Trizlav, Admiral Spaun e Saïda...*



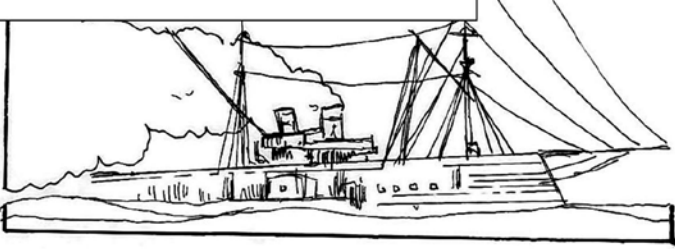
...il secondo gruppo, di sostegno, formato dall'ammiraglia...



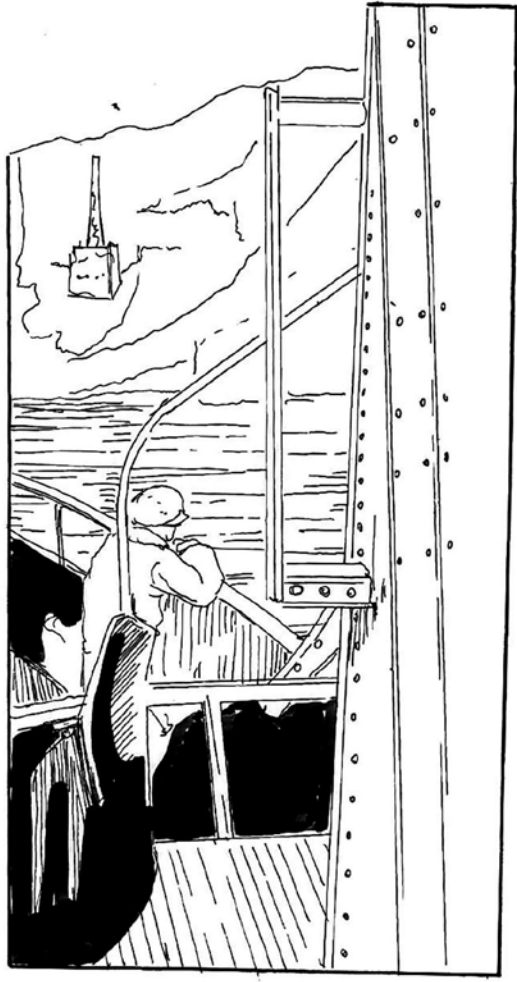
... il *Tesethoff* (appartenente alla classe detta anche "Viribus Unitis")...

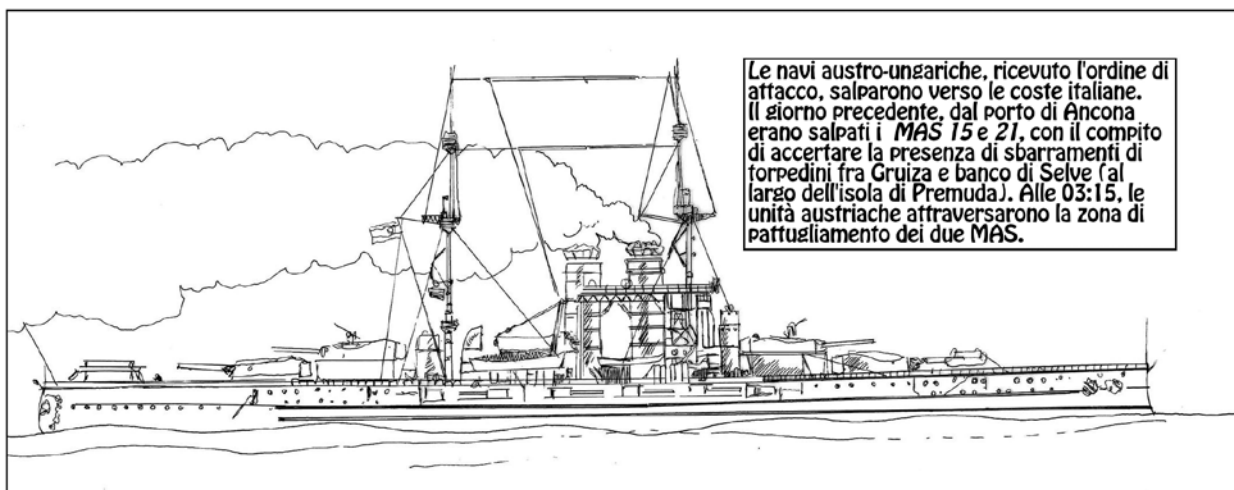


... il *Prinz Eugen* (della stessa classe)...

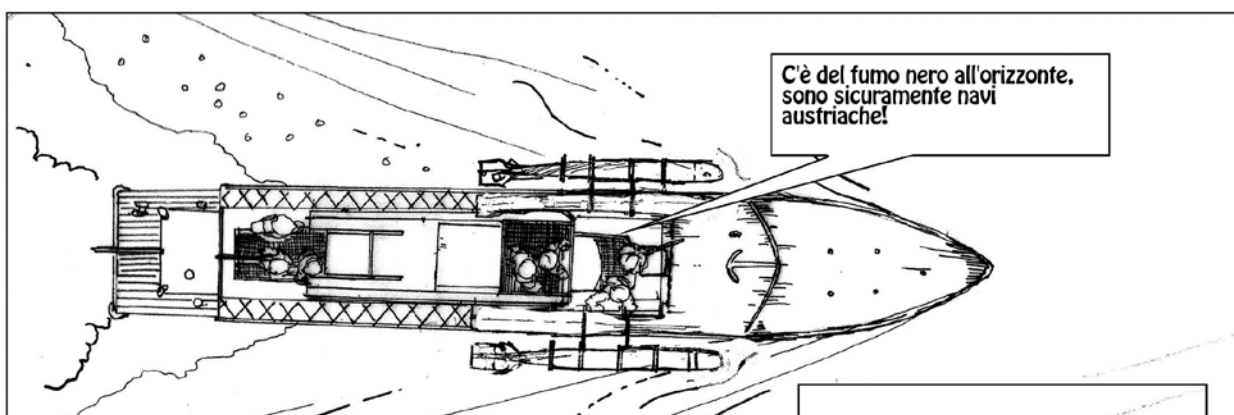


... ed il *Szent Istvan*; a queste si unirono il *Balaton*, l'*Orien*, l'*Erzherzog Ferdinand Max*, l'*Erzherzog Karl* e la *Erzherzog Friederich* e del naviglio minore, per un totale di 56 navi.





Le navi austro-ungariche, ricevuto l'ordine di attacco, salparono verso le coste italiane. Il giorno precedente, dal porto di Ancona erano salpati i MAS 15 e 21, con il compito di accertare la presenza di sbarramenti di torpedini fra Gruiza e banco di Selve (al largo dell'isola di Premuda). Alle 03:15, le unità austriache attraversarono la zona di pattugliamento dei due MAS.



C'è del fumo nero all'orizzonte, sono sicuramente navi austriache!

"Alle 03:15, essendo a circa 6,5 miglia da Lutorstrak avvisto, leggermente a poppavia del traverso e sulla dritta, una grande nuvola di fumo[...] Decisi perciò di approfittare della luce incerta per prevenire l'attacco e perciò invertivo, seguito dal MAS 21 la rotta dirigendo sulle unità nemiche alla minima velocità. [...] Avvicinando il nemico mi accorsi che si trattava di due grosse navi scortate da 8 a 10 cacciatorpediniere" **

"Potevano essere le tre... era ancora notte, ma non più completamente buio. Avevamo il rampino a mare ed incrociavamo sperando di incocciare qualcosa, ma inutilmente.

A lento moto, il tempo non passava mai, sicché per far venire presto l'alba, mi mettevo di tanto in tanto al timone. Tutto il canale di Lutrošniak era stato rampinato: nulla. Non ci rimaneva ormai altro da fare che salpare il rampino e ripiegare sul punto A dove avevamo lasciato le due torpediniere. Così decido: consegno il timone a Gori e gli indico la rotta per il punto A. Prendo un salvagente avvolto come cuscino e mi sdraio sul ponte, con la faccia alle stelle. La notte è rugiadosa e mi sento intorpidito: col lieve rullio, le stelle corrono da un capo all'altro del bordo: ed io le inseguo metodicamente, mezzo assopito... Quand' ecco, a dritta, al nord, lontano sull'orizzonte, delle nuvole di fumo! " **

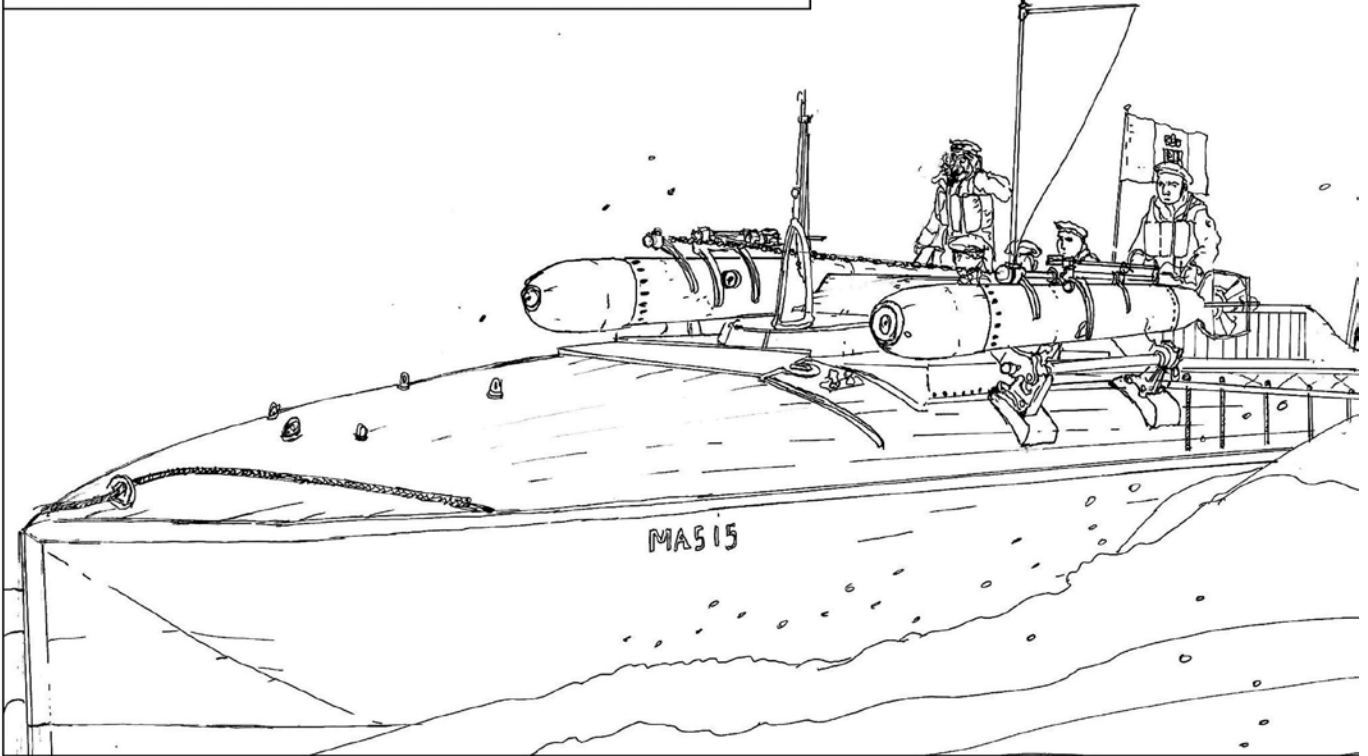


Non possono essere navi italiane, le nostre torpediniere dovrebbero essere a prora e poi non farebbero tutto quel fumo.

Le navi che si stanno avvicinando non ci hanno scorto... avviciniamoci a piccolo moto.



Il capitano di corvetta Luigi Rizzo (comandante del MAS 15) in breve si accorse che non potevano essere navi italiane, dopo anni nel suo resoconto della battaglia scrisse: "Quand' ecco, a dritta, al nord, lontano sull'orizzonte, delle nuvole di fumo! Dalla parte di Pola? Ma allora non possono essere nostre unità; ad ogni modo è da escludere che siano le nostre torpediniere, perché quelle debbono trovarsi a ponente, verso la nostra prora."



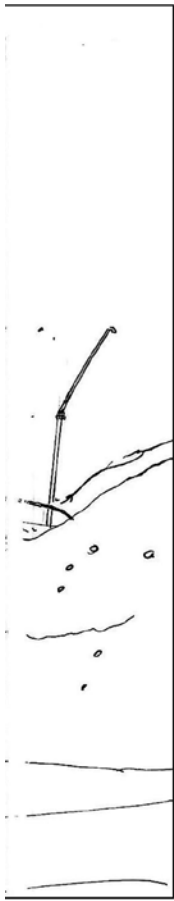
"Dunque i fumi sono nemici. Subito mi viene il dubbio..."



"... che dalla stazione di vedetta di Gruica abbiano potuto scorgere i Mas; avranno dato l'allarme a Lussino, ed ecco che hanno inviato dei cacciatorpediniere per darmi la caccia. Chiamo Gori e gli mostro il fumo che si fa sempre più manifesto, che si avvicina... Noi stiamo navigando verso il largo e probabilmente chi viene alla nostra ricerca ancora non ci ha scorti, ma io sono impaziente di appurare di che si tratta. Perciò accosto a dritta e dirigo verso il fumo. Noi siamo pronti a tutto: del resto, anche se tentassimo di sottrarci a tutta forza, non potendo sviluppare più di venti miglia, una volta avvistati saremmo inseguiti, cannoneggiati, affondati... Meglio approfittare della luce ancora incerta e se possibile farsi sotto ed affaccare... A piccolo moto, seguito dal MAS 21, dirigo incontro al fumo, prendendo la rotta di collisione..."



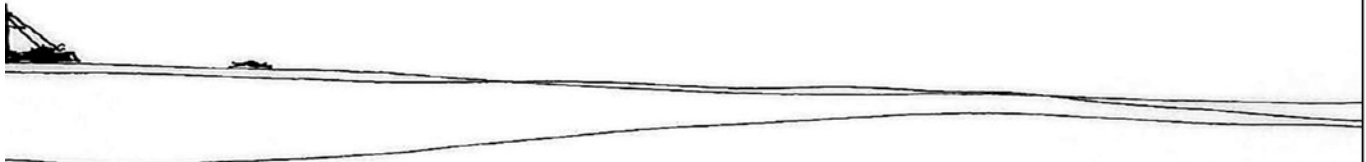
Prepariamo i siluri!
Se proprio devono affondarci...
ci portiamo qualche nave con
noi!



Se tutto va bene oggi
facciamo una buona caccia!
Se devo affondare... porterò
con me la nave più grossa
della Marina austro-
ungarica.

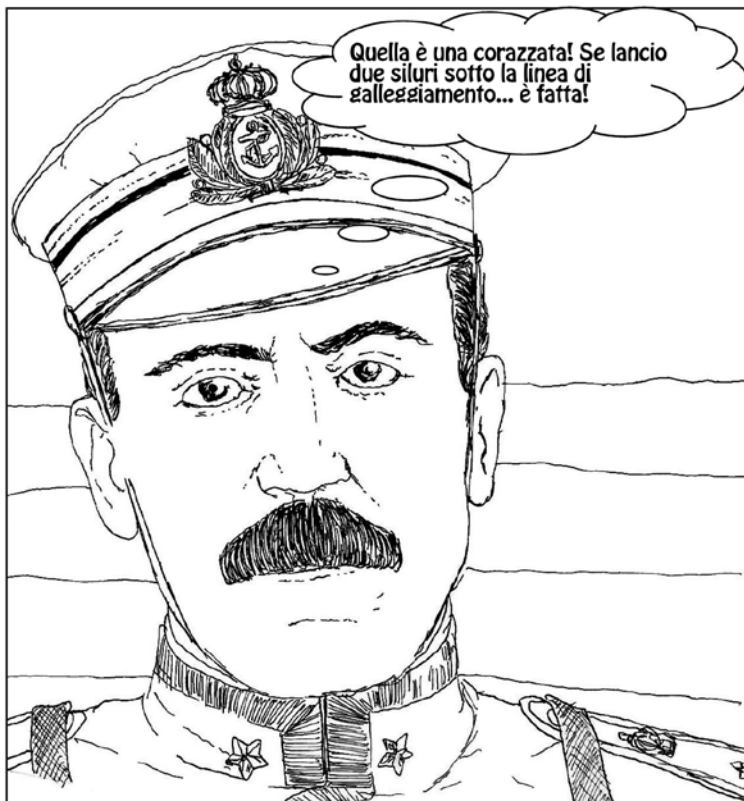
MAS 15

"Auzzo lo sguardo ed intravedo le sovrastrutture di grosse navi, forse un convoglio? Ma quelle sono corazzate, e tutt'intorno delle siluranti! Attento Gori! Avvertire MAS 21 che abbiamo di prua una divisione navale, certamente nemica... Il cuore mi dà un tuffo: c'è da fare buona caccia stamane... Avvicinando il nemico mi accorsi dell'esattezza dell'ipotesi, trattandosi di due grosse navi scortate da otto o dieci cacciatorpediniere che le proteggevano di prora, di poppa e sui

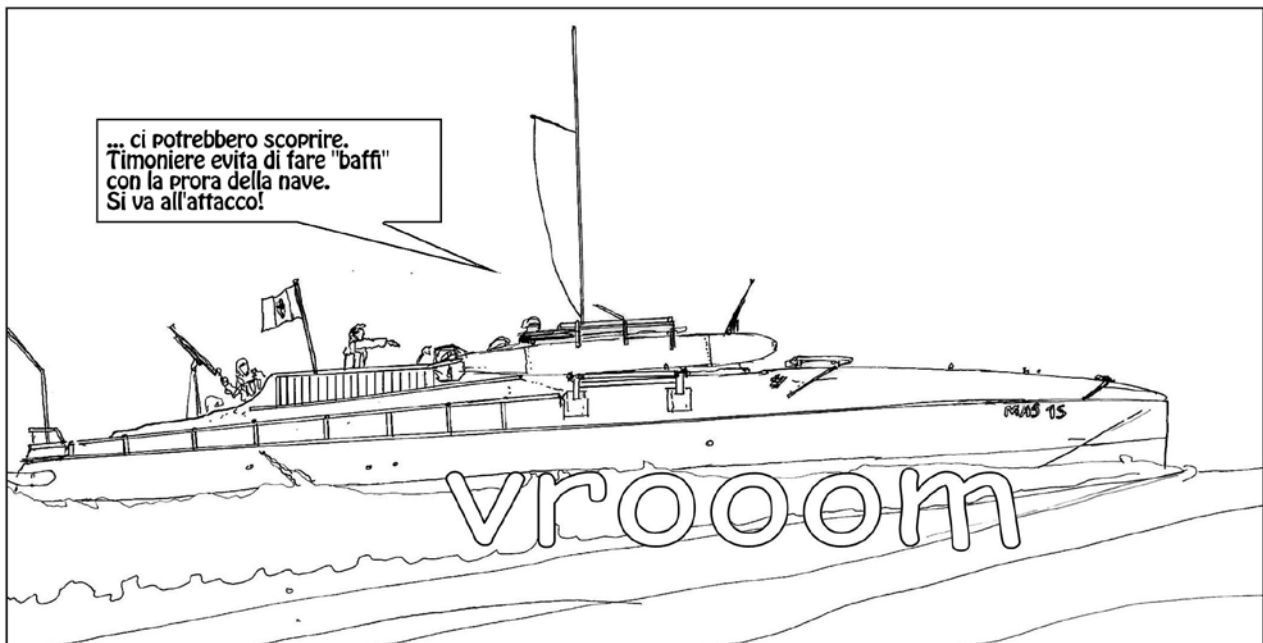
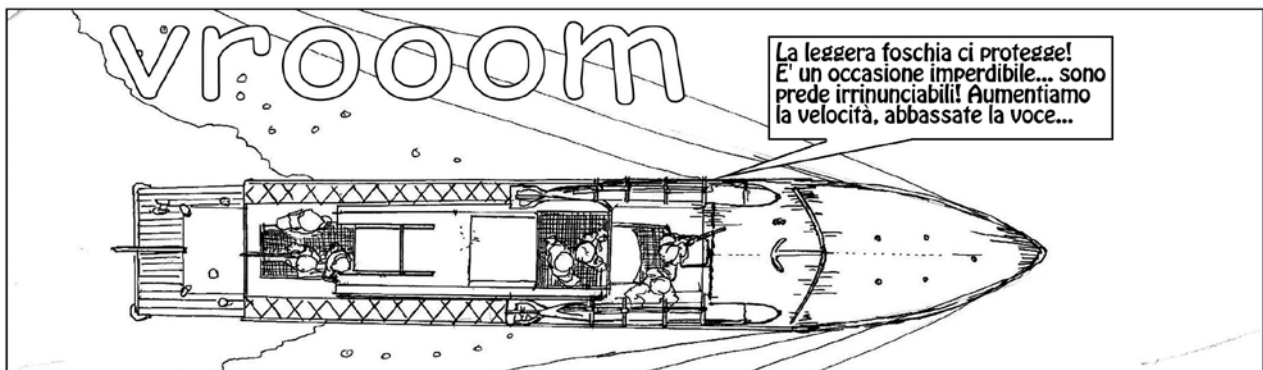
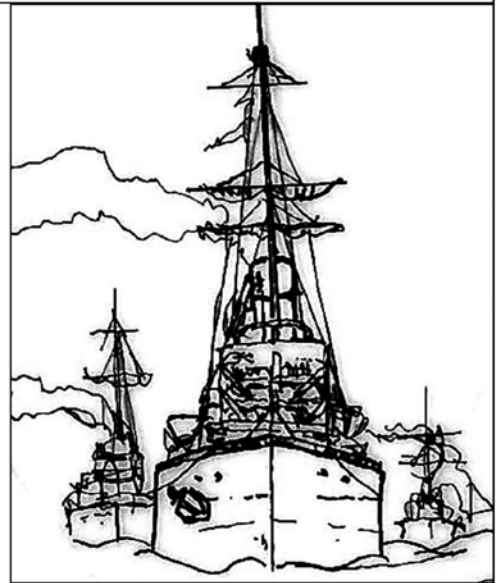


"Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile e perciò diressi in modo da portarmi all'attacco passando fra i due caccia che fiancheggiavano la prima nave a una distanza di non oltre 300 metri".
I motoscafi comandati dal capitano di corvetta Luigi Rizzo (MAS 15) e dal guardiamarina Giuseppe Aonzo (MAS 21), navigarono in direzione del convoglio formato dal Gruppo di navi di sostegno.
Il comandante Rizzo nel tentativo di colpire almeno una delle due navi più grandi si spinse tra i due cacciatorpediniere che fiancheggiavano il *Szent István* (in italiano *Santo Stefano*).





Le sagome delle navi si fecero sempre più nitide; se i piccoli motoscafi fossero riusciti a passare illesi tra le navi poste a protezione della corazzata... e se fossero riusciti ad avvicinarsi alla distanza utile per colpire il *Santo Stefano*. Albeggia, quando Rizzo segnala al guardiamarina Anzo, comandante dell'altra unità, di prepararsi per l'attacco.
Il mare è calmo, una bonaccia perfetta.



possono partecipare i rappresentanti di tutte le nazioni facenti parte dell'ONU, anche se non sono membri dell'IMO. La conferenza approva una versione finale, che quindi è sottoposta alla ratifica delle nazioni; la convenzione entra infine in vigore dopo che è stato raggiunto un numero prestabilito di ratifiche (che possono essere misurate in numero di stati oppure con una metrica diversa, come ad esempio la ratifica da parte delle nazioni che rappresentano una certa percentuale del tonnellaggio globale di navi mercantili esistenti al mondo). La struttura permanente dell'IMO è uno staff internazionale di circa 300 persone; la posizione di vertice è quella del segretario generale, nominato dal Consiglio, ma la cui nomina deve poi essere approvata dall'Assemblea. Attualmente il segretario generale è, dal 2016, il coreano Kitack Lim.

L'IMO ha promosso l'adozione di oltre 50 convenzioni e protocolli, e adottato oltre 1000 codici e raccomandazioni nel campo marittimo. Questi codici di norma non sono obbligatori, ma alcuni di essi sono imposti da appositi articoli delle convenzioni; è il caso dei codici ISM (relativo alla safety) e ISPCS (relativo alla security), resi obbligatori da articoli idonei della SOLAS; in alcuni stati o gruppi di stati la normativa nazionale o delle organizzazioni regionali (come, ad esempio, l'Unione Europea) può rendere necessari altri codici.

Il principale obiettivo del lavoro dell'IMO, soprattutto nei primi decenni, è stato la sicurezza della navigazione (Maritime Safety); la prima conferenza organizzata dall'IMO nel 1960 è stata dedicata proprio a questo argomento, e ha

portato all'adozione di una nuova convenzione SOLAS, che ha rimpiazzato nel 1965 (data dell'entrata in vigore) la precedente SOLAS del 1948. La versione successiva (la SOLAS 1974, entrata in vigore nel 1980), prevede che le modifiche approvate dal MSC dell'IMO entrino in vigore automaticamente a meno che un certo numero di stati non si opponga formalmente.



Nell'ambito del recente disastro della petroliera *Wakashio* – arenatasi sulle coste dell'isola di Mauritius nell'Oceano Indiano il 25 luglio 2020 e successivamente rottasi in due con fuoriuscita di combustibile e inquinamento delle splendide spiagge dell'isola – l'IMO ha fornito assistenza tecnica al governo di Mauritius (dalla mediateca del sito internet IMO).

Questa convenzione ha subito molte modifiche, anche sostanziali, ed è ancora in vigore. Altre convenzioni collegate alla sicurezza della navigazione sono la ICLL (International Convention on Load Lines), del 1966, che modifica una precedente convenzione del 1930, la ICTMS (International Convention on Tonnage Measurement of Ships), del 1969, la COLREG (Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea), del 1972, la International Convention on Maritime Search and Rescue, del 1979 e la STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), adottata nel 1978, entrata in vigore nel 1984 e modificata nel 1995 e nel 2010.

Un particolare settore della sicurezza della navigazione è quello della Maritime Security, cioè della prevenzione degli atti malevoli intenzionali nei confronti del mondo dello shipping (principalmente navi e porti). Una prima risoluzione è stata adottata nel 1986, a seguito del sequestro nell'ottobre 1985 dell'*Achille Lauro*, e nel 1988 è stata adottata la convenzione SUA (Convention

di New York – scenario abbastanza verosimile anche alla luce dell'attentato subito il 12 ottobre 2000 dal cacciatorpediniere USS *Cole* nel porto di Aden – l'IMO ha adottato una serie di misure, entrate in vigore nel 2004, la più importante delle quali è il codice ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), reso obbligatorio mediante una modifica alla SOLAS. Il

codice prevede, fra le altre cose, procedure di valutazione dei rischi nei porti e a bordo delle navi. Anche nel campo della lotta alla pirateria e agli altri attacchi armati alle navi l'IMO ha svolto un ruolo fondamentale, promuovendo accordi regionali, come il RECAAP (Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia), firmato nel 2004 da 16 nazioni asiatiche, che ha portato



Una mappa della densità di rotte mercantili nei mari mondiali (da internet; Attribuzione: B.S. Halpern (T. Hengl; D. Groll) / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0).



Un momento della trentunesima assemblea generale dell'IMO tenutasi a Londra, presso la sede dell'Organizzazione, dal 25 novembre al 4 dicembre 2019 (dalla mediateca del sito internet IMO).

for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation). È stato però solo dopo l'11 settembre 2001 che, temendo che anche in ambito marittimo potessero essere attuate misure terroristiche analoghe a quelle che hanno portato al crollo delle torri gemelle

alla realizzazione del RECAAP Information Sharing Centre (ISC), basato a Singapore per la condivisione di informazioni relative alla pirateria nei mari asiatici. Più recentemente, con riferimento alla pirateria nella regione del Corno d'Africa, l'IMO ha emanato guide per gli arma-



L'attuale segretario generale dell'IMO è il coreano Ki-tack Lim (dalla mediateca del sito internet IMO).

tori sull'impiego di personale armato di compagnie private, per gli stati membri sulle misure per prevenire e mitigare il fenomeno della pirateria, e guide per le organizzazioni di sicurezza private. Nel 2009, a Gibuti, è stato firmato un importante accordo regionale sulla repressione della pirateria, che prevede diverse misure di cooperazione tra gli stati della regione e gli stati di bandiera delle navi in transito. Sono stati istituiti tre centri per la condivisione delle informazioni (Information Sharing Centres), a Sana'a (Yemen), Mombasa (Kenya) e Dar es Sa-

laam (Tanzania) e un centro per l'addestramento alla lotta alla pirateria a Gibuti.

Oltre alla sicurezza della navigazione il secondo grande tema di cui si occupa l'IMO è la prevenzione dell'inquinamento del mare o originato dal mare, il cui principale strumento è la convenzione MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships); negli ultimi anni a questo tema si è affiancato quello della lotta al cambiamento climatico mediante la decarbonizzazione delle emissioni delle navi mercantili e degli altri obiettivi di sviluppo sostenibile approvati dalle Nazioni Unite (SDG, Sustainable Development Goals); questo tema riveste una tale importanza che ad esso sarà dedicato uno specifico articolo in un prossimo numero di questa rivista.

Altri argomenti di cui si occupa l'IMO sono l'uniformità delle formalità e procedure connesse all'arrivo e alla partenza di una nave da un porto, gli aspetti legali del trasporto di sostanze radioattive e, più in generale, le responsabilità legali degli armatori e i loro limiti, la rimozione dei relitti,

i compensi per il salvataggio di una nave.

L'IMO svolge anche un programma di assistenza tecnica volto ad assistere i Paesi meno sviluppati a raggiungere gli standard richiesti dalle convenzioni internazionali come la SOLAS e la MARPOL. A questo scopo, l'IMO ha 5 uffici minori, di cui uno nei Caraibi, 3 in Africa e uno in Asia orientale. L'IMO ha anche delle scuole, come la World Maritime University a Malmö (Svezia) e l'International Maritime Law Institute a Malta. Un'altra attività che impegna l'IMO è quella della certificazione (audit) degli

Stati membri, che possono, su base volontaria, richiedere all'IMO stessa di valutare con che efficacia gli stati amministrano e implementino gli strumenti obbligatori gestiti dall'IMO, a partire dalle convenzioni SOLAS e MARPOL.



L'ambasciatore Trombetta, rappresentante permanente presso l'IMO, incontra il segretario generale Ki-tack Lim presso la sede dell'agenzia specializzata delle Nazioni Unite (foto IMO scaricata dal sito internet dell'ambasciata d'Italia a Londra).

Nel 2020, un tema cui l'IMO ha dedicato una grande attenzione è stato quello delle conseguenze dei provvedimenti sanitari adottati in tutto il mondo per contenere la diffusione del coronavirus COVID 19 tra il personale marittimo imbarcato sulle navi mercantili. Le navi, infatti, 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, come dimostrato dal caso della nave da

crociera *Diamond Princess* nei primi tempi della pandemia. D'altra parte, una nave in navigazione costituisce un ambiente perfettamente isolato, che protegge l'equipaggio da contagi provenienti dall'esterno. Il traffico mercantile, inoltre, costituisce la base dell'economia globalizzata nella quale viviamo, e una sua paralisi o sensibile riduzione avrebbe portato a conseguenze economiche e sociali ancora più devastanti di quelle che la pandemia ha già portato. Come conseguenza di questa situazione, nel periodo del cosiddetto lockdown, le compagnie armatoriali hanno sospeso i cambi degli equipaggi alla scadenza prevista, mantenendo a bordo per diversi mesi senza interruzione il personale che era imbarcato all'inizio del lockdown, lasciando a terra senza incarico il personale che avrebbe dovuto imbarcare, e sospendendo la possibilità di scendere a terra durante le soste nei porti per i membri degli equipaggi. Allo scopo di risolvere questo problema l'IMO, assieme ad altre organizzazioni internazionali, ha stilato una lista di 15 raccomandazioni per le nazioni, tra cui evitare di estendere il periodo di imbarco continuativo oltre gli 11 mesi e adottare tutte le norme previste dalle autorità sanitarie per consentire il cambio degli equipaggi. ■



Alcune informazioni su pirateria e altri attacchi armati contro le navi in Asia nella prima metà dell'anno 2019 fornite dall'ISC (Information Sharing Centre) del RECAAP (Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia), organismo regionale creato con il determinante ruolo dell'IMO, che ha contribuito a ridurre significativamente il fenomeno della pirateria nelle acque delle nazioni asiatiche (da internet).

Il naufragio del *Fusina*

di Simone Repetto



Il naufragio della motonave *Fusina*, di cui quest'anno ricorre il cinquantesimo anniversario, può essere ricordato come il più grave disastro navale del dopoguerra, quanto a perdite di vite umane, in capo alla Marina Mercantile italiana nel Mediterraneo.

Nella tragedia persero la vita 18 dei 19 membri dell'equipaggio, alcuni dei quali non furono mai ritrovati. Era la sera di venerdì 16 gennaio 1970, quando la motonave lasciava la banchina di Portovesme carica di blenda, minerale di piombo estratto nelle miniere dell'iglesiente, per dirigersi a Porto Marghera, in Veneto. Una

rotta nota, che il *Fusina* aveva già compiuto. Ma l'insidia, quella sera, si nascondeva nel carico, depositato in banchina dagli automezzi e reso viscido dalla pioggia caduta nelle ore precedenti la caricazione. Il fenomeno dell'instabilità di un minerale soggetto ad alto tasso di umidità era noto, ma si provvide ugualmente a caricare le stive, a quanto pare in maniera frettolosa, senza prendere tutte le necessarie precauzioni per assicurarsi che il prodotto trasportato non potesse compiere pericolosi e incontrollati movimenti. La società armatrice, essendo la nave rimasta per troppi giorni ferma in porto, aveva

sollecitato l'immediata partenza, pur in presenza di condizioni sfavorevoli. Così, nonostante il maltempo, il comandante Mario Catena stabilì ugualmente di mollare gli ormeggi, decisione dibattuta con le autorità portuali, gli addetti allo stivaggio e l'equipaggio stesso. Lasciato Portovesme, dopo qualche ora, a circa due miglia e mezzo a nord di Punta delle Oche, nell'isola di San Pietro, la nave sbandò e finì in balia delle onde, con il carico fuori controllo. Era divenuta ingovernabile e si cercò inutilmente di lanciare segnali di soccorso e ammainare le lance. Constatata l'inutilità di quei gesti disperati ed



In apertura, la targa di costruzione originale del *Fusina*.

In questa foto, a sinistra, il comandante della sfortunata nave, Mario Catena; a destra, l'unico superstite del dramma, Ugo Freguja.

una vera e propria tempesta. Così mi rannicchiai in cuccetta, cercando comunque di riposarmi, senza dare troppa importanza ad alcuni forti scossoni che lo scafo subiva in mezzo alla burrasca. Non capivo cosa stesse realmente accadendo fino a quando vidi arrivare precipitosamente il cuoco Giovanni Lenzovich, a cui ero molto legato, per tirarmi il più velocemente possibile fuori dalla cabina. Non credevo alle mie orecchie quando sentii la motivazione di tanta agitazione: la nave stava per affondare. Non ho difficoltà a dire che devo la vita a lui, nonostante, così come altri cari amici, lui non ce l'abbia fatta a sopravvivere”.

Il racconto di Freguja, seppure a distanza di tanti anni, è ancora ricco di particolari, di flash che arrivano da quei momenti che sembravano eternità, mentre i fatti si evolvevano con una sinistra e imm modificabile rapidità. *“Una volta giunti fuori, vidi uno scenario agghiacciante. La nave era sbandata, le onde avevano raggiunto il ponte di carico e l'equipaggio cercava disperatamente di ammainare le scialuppe, cosa che poi non riuscì. Anche i messaggi di SOS che il marconista stava inviando, a quanto pare, non andarono a buon fine. Prima di abbandonare la nave, lanciammo pure dei razzi di soccorso, sperando che qualcuno li potesse notare. In quei momenti, riuscii ad agitarmi meno degli altri e li invitai a non lasciarsi prendere dal panico perché non sarebbe servito a niente. Con la nave ormai prossima a capovolgersi, indossati i giubbotti di salvataggio non ci restò altro da fare che lanciarsi in acqua. In mezzo a quell'inferno mi sentivo soffocare, avvolto dalle onde e dalla nafta fuoriuscita dallo scafo. Avendo mangiato per ultimo, mi misi più volte le dita in gola e vomitai, cosa che, forse, mi aiutò a sopravvivere, evitandomi una congestione”. È in questa fase della narrazione che Freguja ricorda le esperienze umane più toccanti. “Vedevo i miei compagni a distanza andare su e giù, in mezzo alla cresta delle onde o quando qualche fulmine li rischiava. Ogni tanto ci chiamavamo, per tenerci in contatto. Tra questi c'era il caro amico Ballarin, con cui stavamo vicini per sostenerci a vicenda. Poi, uno dopo l'altro, li ho persi di vista e sono rimasto solo, mentre la mareggiata mi trasportava verso terra e vedevo la luce del faro di capo Sandalo”.*

A questo punto, avvenne un altro miracolo, poiché Freguja rischiava di sfracellarsi sulle alte scogliere della costa settentrionale dell'isola di San Pietro. *“Riuscii a superare le onde che rompevano sugli scogli per caso, grazie ad un cavallone che mi scaraventò oltre i frangenti. Ricordo ancora la roccia dietro alla quale riparai per diverse ore. Ero quasi nudo, sporco di nafta ed infreddolito, ma la stanchezza prevalse. Riposai per un giorno intero, approfittando della copertura offerta da una casetta nelle vicinanze”. Poi, insieme al ricordo della triste opera di riconoscimento dei cadaveri che il mare restituiva, inizia l'elogio nei confronti dei carlofortini.*

A seguito della vicenda, lo soccorsero e quasi lo adottarono, a partire dall'isolano Antioco Grosso, che per primo, dopo quasi due giorni dal naufragio, nelle alture di Cala Vinagra, se lo vide comparire di fronte e gli diede assistenza. *“Le cure e l'affetto della gente di Carloforte fu lodevole. Tutti mi cercavano, mi offrivano compagnia, solidarietà, non mi facevano mancare niente. Ancora oggi, sono in contatto con diverse persone di quella comunità, a cui sarò per sempre grato, per come mi hanno trattato. Anche nel 2010, quando, in occasione del quarantesimo anniversario della tragedia, ritornai con mia moglie a Carloforte, ritrovai lo stesso affetto e calore umano della prima volta”.*

Più tristi i ricordi del dopo naufragio, attinenti i rapporti con i familiari dei deceduti e l'inchiesta giudiziaria. *“Fui invece sorpreso dal comportamento dei familiari dei miei compagni periti. Durante il processo, mi lanciarono pesanti accuse ed insulti, quasi fosse colpa mia se la nave fosse affondata, senza neanche aver rispetto di una persona – l'unica – che si era salvata e poteva raccontare gli ultimi istanti dei parenti. Mi accusavano di essere ubriaco e di non aver fatto nulla per dare al più presto l'allarme, avendo preferito il conforto di una villa in riva al mare. Poi, come tutti hanno visto, la situazione era ben diversa da come qualcuno l'aveva immaginata”. Dopo tanti anni, anche grazie all'opera di informazione e ricerca messa in atto dalla Pro Loco di Carloforte, quel clima pesante è cambiato e, come accaduto nell'incontro rievocativo tenutosi a Chioggia nel 2010, i familiari presenti hanno mutato la loro rabbia in comprensione nei confronti dell'ex cameriere superstite, anche se, per alcuni di loro, resta il rammarico di non aver potuto neanche piangere la salma del proprio congiunto, che non venne mai ritrovata. L'incredibile vicenda di Ugo Freguja e del naufragio del *Fusina* resterà una delle pagine più drammatiche della storia della mariniera mercantile italiana.*



Scogliera di Cala Vinagra con mareggiata, dove toccò terra il superstite Ugo Freguja.

essendo ormai inevitabile l'affondamento, i membri dell'equipaggio si lanciarono in mare, sorretti dal giubbotto di salvataggio e alcuni salvagenti anulari. Tra loro, vi era anche l'apena sedicenne Angelo Barbieri, mozzo al suo primo ed ultimo imbarco.

In mezzo alla tempesta, ebbero il faro di Capo Sandalo come punto di riferimento per raggiungere la costa. Quelli che vi arrivarono non sopravvissero al tremendo impatto dei frangenti sulle impervie scogliere, nel freddo di una notte di metà gennaio. I corpi dei marittimi furono trovati tra le rocce e in mare, alcuni anche molto lontano dal punto del naufragio, tra la Sicilia e l'Africa. Cinque di loro non furono mai ritrovati, come il giovanissimo Barbieri. Solo uno ce la fece. Ugo Freguja, il cameriere di bordo, riuscì a nuotare fino all'insenatura di Cala Vinagra e toccò terra all'alba di sabato. Stremato dalla dura prova, sopravvisse bevendo acqua piovana e riparandosi in un casolare, per poi incontrare

anima viva solo nella tarda mattinata domenicale, quando trovò rifugio e ristoro presso un contadino.

L'allarme scattò solo la domenica pomeriggio, quando Freguja venne accompagnato al Circomare. I segnali lanciati dal marconista e dall'equipaggio, sul punto di naufragare, non erano stati raccolti, né captati. Il perdurare delle condimeteo marine avverse ritardò le operazioni di ricerca navali e aeree, avviate solo all'alba di lunedì, mentre l'aria di festa dei carlofortini, impegnati a celebrare il 17 gennaio (storica data di baldoria per l'inizio del carnevale isolano) mutava celermente, col diffondersi della notizia. Le ricerche dei naufraghi furono condotte da varie unità militari, da navi in transito, pescherecci, barche, velivoli e da tanti isolani, con uno straordinario spirito di solidarietà e partecipazione, tipico della gente di mare. Lo strazio si diffuse ai primi rinvenimenti dei cadaveri, accentuato durante la pietosa opera di



Alcuni membri dell'equipaggio del *Fusina* fotografati sul ponte della motonave durante un momento di riposo.

riconoscimento e la disperazione dei parenti giunti dalla penisola, in gran parte dal Veneto. Dopo la messa funebre, celebrata nella chiesa di San Carlo Borromeo in uno scenario surreale, le salme furono accompagnate sul traghetto da tutta la popolazione, in un "silenzio assordante", come ha ricordato l'allora sindaco di Carloforte Carlo Biggio, che ordinò il lutto cittadino e la chiusura dei negozi, in profondo segno di rispetto per l'immane tragedia accorsa. Tra gli aspetti che, da subito, destarono maggiori e diffuse perplessità, ci fu quello della mancata ricezione dei segnali di SOS lanciati dal marconista, secondo molti dovuta al fenomeno dei "coni d'ombra" nella zona.

A causa della particolare conformazione orografica del territorio e della scarsa diffusione di stazioni radio, nelle acque a nord dell'isola di San Pietro si navigava con un supporto radio

insufficiente. Circostanza avvalorata dal poco confortante naufragio di altri scafi nei dintorni, avvenuto in precedenza. L'indignazione prese il sopravvento e gli studenti del Nautico



La motovedetta *CP 306* rientra mestamente in porto con il triste carico di alcune salme degli uomini dell'equipaggio recuperate in mare.



La motonave *Fusina* (qui a Porto Marghera) fu costruita nel 1957 nel cantiere navale Pellegrino di Napoli. Era lunga 95,60 metri, larga 13,45, con una stazza lorda di 2706 tonnellate e una portata lorda di 4275, con tre stive di oltre 4500 metri cubi. L'apparato propulsivo era composto da un motore diesel tipo Fiat, in grado di erogare 1750 cavalli distribuiti su un asse-elica, potendo raggiungere la velocità massima di circa 14 nodi. La nave fu varata col nome originario di *Nozarego*, poi cambiato in *Campano* e infine in *Fusina*, navigando per conto di varie società armatrici, l'ultima delle quali fu la triestina "S.A.N.A.".



Ugo Freguja rende omaggio ai suoi ex compagni deceduti in occasione della commemorazione dell'affondamento del *Fusina*.

carlofortino scesero in piazza, per protestare e chiedere il potenziamento dell'ascolto radio. Della problematica se ne occupò direttamente il sottosegretario al Ministero della Marina Mercantile Salvatore Mannironi, giunto a Carloforte per i funerali. Dopo qualche anno dalla tragedia e le ripetute pressioni, fatte anche in Parlamento, la richiesta venne esaudita, con nuove apparecchiature radiofoniche e mezzi per il soccorso di stanza nell'isola. Un naufragio del genere fu ripreso dai media nazionali e finì inevitabilmente sotto la



Un'immagine del corteo svoltosi a Carloforte il 18 gennaio del 2020 in occasione del 50° anniversario della tragedia.

lente della magistratura. Fu avviata un'inchiesta dettagliata, con richiesta di chiarimenti anche a livello parlamentare e interrogatori vari, per accertare la dinamica e le responsabilità. I parenti delle vittime si costituiscono parte civile, decisi ad andare fino in fondo per capire chi aveva portato i loro cari alla morte. Sette furono gli imputati, tra cui il comandante della nave e del porto di Portoscuso, i responsabili delle operazioni di carico e l'armatore, tutti accusati di "naufragio, sommersione di nave per spostamento e costipamento del carico, negligenza, imprudenza e violazione di norme".

Nel 1976, il tribunale condannò in primo grado alcuni imputati a pene irrilevanti, sentenza che si estinse per prescrizione nel 1979, anche se venne stabilito un risarcimento in favore dei familiari, che si dichiararono tutt'altro che soddisfatti per l'esito del processo. Tra i protagonisti dell'inchiesta avviata dai giudici, ci fu anche uno dei pionieri della subacquea italiana,

ovvero il comandante Raimondo Bucher. A lui, nel 1972, dopo la rinuncia della nave militare *Proteo*, il Tribunale di Cagliari affidò il compito di visitare "scientificamente" il relitto del *Fusina*, in quanto c'era da scendere a oltre novanta metri di profondità per ispezionare lo scafo nei minimi dettagli, nel tentativo di acquisire nuovi elementi sull'affondamento e verificare la presenza di eventuali cadaveri al suo interno. Un compito arduo, ma al quale l'esperto sub non si sottrasse, compiendo venti immersioni per fornire al tribunale un resoconto documentale e fotografico sullo stato della nave. Fu in quell'occasione che sperimentò, con successo, una delle sue tante creazioni, frutto dell'ingegno e delle necessità di progettare nuove attrezzature per affrontare le nuove sfide offerte dall'immersione sugli alti fondali. Si trattava della custodia per la macchina fotografica Hasselblad 500 SW, fornita di un innovativo sistema per bilanciare la pressione sottomarina. ■



Diana Chiara Russo

L'ATTIVITÀ DI NAVIGAZIONE NELLA LAGUNA VENETA

Dalla disciplina legislativa internazionale all'anima veneziana

Amazon Fullfilment - 2020
Pag. 152 - S.i.p.

La Laguna Veneta è un insieme unico e fragile dove la presenza dell'uomo si è inserita lentamente, adeguandosi ai ritmi della natura: l'uomo ha dovuto adattarsi e muoversi nei 550 chilometri quadrati di laguna con natanti di tutti i tipi.

La città di Venezia e il bacino lagunare godono di un regime normativo molto particolare.

Nel volume *L'attività di navigazione nella Laguna veneta, dalla disciplina legislativa internazionale all'anima veneziana* l'Autrice Diana-Chiara Russo ha voluto focalizzare "la peculiarità della navigazione nella Laguna Veneta", con la meritevole intenzione di

radunare tutta la normativa esistente specificando le competenze degli enti territoriali: una vera e propria "jungla burocratica", un guazzabuglio di leggi, norme, regolamenti, disposizioni per quei Veneziani oramai specie in via di estinzione, tra acque alte speriamo ora domate dal MOSE, traffico selvaggio di turisti nell'era pre Covid, grandi navi e una enorme quantità di natanti.

La dottoressa Russo si è districata nella pletera di leggi sulla navigazione interna, auspicando la rapida riforma del Codice della Nautica da Diporto.

Molte sono le regole da rispettare, dalla salvaguardia della vita in mare a quelle della tutela ambientale: non è facile navigare in laguna, tra segnalazioni, limiti di velocità, individuazione dei canali navigabili, mancanza di approdi, divieti.

Una lunga serie di norme internazionali nacque dopo la tragedia dell'affondamento del *Titanic*. Nel 1914 a Londra viene convocata la prima Conferenza per stabilire standard di sicurezza, protezione marittima, norme tecniche varie, fino al Protocollo firmato da 70 Paesi nel 1978, in vigore in Italia nel 1980.

L'Autrice ci introduce nell'intricato cammino di emendamenti su regolamenti su merci pericolose o transito di navi nucleari, requisiti dei mezzi di salvataggio, protezione ambientale.

Dal Safety of Life at Sea SOLAS – nome del regolamento

– si giunge a specifici Codici per uniformare "a livello europeo le norme" in ambiti particolari.

E un ambito più particolare di quello della Laguna Veneta non c'è, tra esigenze di lavoro e di diporto.

Dal 1998 esiste un Regolamento per il coordinamento della navigazione nella Laguna Veneta: 73 articoli divisi in sei argomenti, regole di "difficoltosa lettura non lineare di non facile interpretazione". Un diportista deve fare la massima attenzione a limiti di velocità e divieti (Canal Grande) zone a traffico limitato controllato da un sistema integrato di GPS.

Molti enti si sovrappongono "senza un filo apparentemente comune": Polizia lagunare, Guardia Costiera, Carabinieri, Guardia di Finanza...

"L'attività di navigazione nella Laguna Veneta" si è scontrata fino a oggi con il traffico impazzito pre Covid (centinaia di barconi e grandi navi trasportavano fino a trenta milioni di turisti all'anno): una legislazione corretta dovrebbe facilitare chi vive la Laguna in maniera responsabile, proteggendo ambienti delicati come le barene, con una navigazione tra limiti di velocità e zone a traffico limitato ragionevoli e briccole (paline che indicano imbocco e tracciato dei canali navigabili in spazi aperti) ben tenute, possibilità di ormeggiare a pagamento e controllo del moto ondoso e della velocità di troppi utenti irresponsabili.

Barbara Marengo



Michele Cosentino

DALL'AVIAZIONE PER LA REGIA MARINA ALL'AVIAZIONE NAVALE ITALIANA

Speranze, tragedie, rinascita, maturazione e prospettive

Ufficio Storico della Marina Militare
Roma 2020

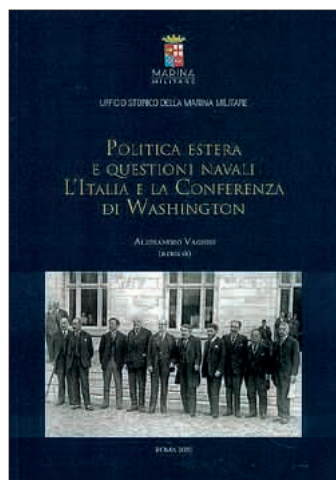
Pag. 190 - € 26; ridotto € 19

Un'opera completa, che nella forma in cui viene presentata al lettore mancava. L'Autore ha condotto una ricerca accurata che coglie con particolare acutezza alcuni aspetti di un recente passato, ai confini tra cronaca e storia, noti a molti ma il cui ricordo andava sfumando. È invece della massima importanza poter ripercorrere soprattutto queste fasi in cui, nel dopoguerra, si è arrivati, gradualmente, ad un'aviazione navale che gli eventi del conflitto avevano confermato come indispensabile ma la cui creazione fazioni e parrocchie ancora rendevano difficile. Con periodi stringati che vanno direttamente al punto, l'Autore ci conduce per mano sino ai tempi d'oggi, in

cui c'è ancora chi non accetta come scontata la presenza e soprattutto l'indispensabilità di un'aviazione navale quale elemento importante per una forza navale moderna e bilanciata. Esauriente e ben scritto, soddisferà senz'altro i lettori più esigenti. Ottima la dotazione iconografica, che da sola potrebbe far percorrere buona parte della storia della componente. Utili le tabelle relative sia alle macchine volanti sia alle piattaforme a cui si sono via via appoggiate. Il volume risulterà di sicuro interesse sia per gli appassionati di Storia

sia per coloro i quali vogliono approfondire questioni di attualità, documentandosi piuttosto che fidandosi del sentito dire. In quest'opera essi troveranno le risposte a buona parte delle domande che si sono poste. Pochi refusi nella revisione delle bozze non infirmano minimamente il valore dell'opera, che ci sentiamo di raccomandare vivamente ai soci della LNI che, in quanto tali, hanno senz'altro una spontanea curiosità per tutte le questioni che riguardano il mare e la nostra Marina.

Paolo Bembo



Alessandro Vagnini (a cura di)

POLITICA ESTERA E QUESTIONI NAVALI. L'ITALIA E LA CONFERENZA DI WASHINGTON

Ufficio Storico della Marina Militare
Roma 2020

Pag. 183 - € 18; ridotto € 13

Il testo è stato curato dal prof. Alessandro Vagnini, docente di Storia delle Relazioni in-

ternazionali presso il Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università "La Sapienza" di Roma.

Il volume include due elaborati: "Le grandi potenze alla Conferenza di Washington", di Davide Borsani, e "L'opinione pubblica nel gioco diplomatico: l'Italia e la limitazione degli armamenti", di Arrigo Bonifacio.

Leggendo, o meglio, studiando, il volume in oggetto emergono due aspetti che caratterizzano l'opera:

- Un'approfondita descrizione dei comportamenti e delle opinioni di tutti gli attori con la concertata posizione a tutti i livelli della rappresentanza USA e, soprattutto, la totale valutazione e definizione delle "leve" da usare per convincere gli altri partecipanti costituiscono gli strumenti per il conseguimento di detto obiettivo. Per contro, le altre delegazioni, che si sono trovate a



giocare una partita di rimessa con un estenuante e non sempre efficace lavoro di raccordo tra Governi e delegati per la elaborazione delle posizioni da tenere sui singoli temi.

Questa descrizione capillare permette di individuare con esattezza chi è stato il vero artefice dei successi o meno di ogni singola delegazione.

- Il peso dell'opinione pubblica sulle posizioni nazionali e quindi sulle delegazioni.

Nonostante lo sforzo di voler attribuire alla Conferenza di Washington un rilievo prioritario che, in un certo qual modo si riverberasse nell'opinione pubblica, divenendo uno dei temi di maggiore attenzione della stessa, alla resa dei conti emerge che, in quella fase storica, i popoli europei avevano ben altre preoccupazioni esistenziali.

In quest'ottica, il testo richiama la necessità di ulteriori approfondimenti e di contestualizzare il concetto di "opinione pubblica". Non possiamo, infatti trascurare che nel corso del periodo della Conferenza di Washington (12.11.19-6.2.20) accadevano eventi che avrebbero condizionato il processo storico e che anch'essi si ripercuotevano sull'opinione pubblica.

Nel 1920 il livello di analfabetismo in Italia era oltre il 35% e il coinvolgimento delle donne nella vita della nazione era regolato dalla Legge Sacchi (19 luglio 1919, n. 1176), che le autorizzava ad accedere ai pubblici uffici fuorché alla magistratura, alla politica e alle

Forze Armate. Ne consegue un'accezione particolare del concetto di "Opinione Pubblica", e non deve quindi meravigliare che gli eventi di Washington abbiano attirato l'attenzione e la considerazione di un'élite di addetti ai lavori.

Mi permetto di aggiungere una nota agli amanti della storia: il prof. Alessandro Vagnini e il dott. Davide Borsani hanno realizzato il volume *La Regia Marina e le questioni navali alla con-*

ferenza di Parigi, edito anch'esso dall'Ufficio Storico della Marina Militare nel 2020. Per meglio comprendere le posizioni delle delegazioni nazionali alla Conferenza di Washington, sarebbe opportuno leggere prima i risultati della Conferenza di Parigi, avvenuta l'anno precedente. Non aggiungo altro per non privare il lettore del gusto di rilevare le connessioni. Buona lettura.

Vincenzo De Luca



Erminio Bagnasco, Augusto De Toro

LE NAVI DA BATTAGLIA CLASSE "LITTORIO" 1937-1948

Ufficio Storico Marina Militare
Roma 2020

Pag. 312 - € 28; ridotto € 20

Di questo volume era da tempo attesa una nuova edizione in quanto vero punto di riferimento per tutti coloro i quali si interessano alla storia delle navi e di queste in particolare. Basato su documenti originali e curato da esperti del settore si presenta molto rifinito dal punto di vi-

sta grafico. Immagini e disegni abbondano. Esso viene a inserirsi nella collana "Navi d'Italia", che l'Ufficio Storico della Marina Militare porta avanti da anni. Unica nota stonata, anche se comprendiamo i motivi economici che l'hanno dettata, è la scelta di presentare un volume così importante in brossura e con dimensioni leggermente diverse da quelle dei compagni di collana. Gli altri, infatti, sono di pochissimo meno alti, però rilegati con copertina rigida e sovra coperta. A parte questo, i testi sono al livello che ci si attende: esaustivi e ben scritti, con le ragioni delle scelte che portarono a queste navi eccezionali, le loro storie e quelle delle operazioni a cui parteciparono e tutti i particolari tecnici che le riguardano. Un'opera che sappiamo gli appassionati della Lega Navale non si faranno sfuggire, anche perché potranno averla, come di consueto, alle condizioni di favore loro riservate.

Paolo Bembo

Ambienti per le immersioni

di Alberico Barbato

La prua del cutter fendeva la superficie del mare come una lama tagliente e silenziosa. La notte dominava ogni cosa, il suo mantello velava la natura e nello stesso tempo accompagnava i pensieri di chi la stava attraversando, come complice, come compagna. Le uniche punte di luce apparivano nel nero profondo del

cielo, scintillanti; erano piccole stelline timide che confortavano gli spettatori di quella effervescenza luminosa. Il mare silenzioso, ma musicale come al suo solito, orchestra-va quel miscuglio di suoni armonici che accompagnava noi, timidi naviganti, in quello specchio nero, dominatore liquido di innumerevoli rotte. L'atmosfera che avvolgeva la

nostra traversata, così solitaria al centro del Mar Mediterraneo, si mostrava amica, suggeritrice di consigli utili e benevoli. Mentre tenevo la barra del timone, osservavo, distinguendole a fatica, flebili luci galleggianti: era una lunga catenaria luminosa e intermittente che appariva infinita. Sapevo che quelle deboli luci arancioni significavano un muro di reti da pesca che avrebbe sbarrato il passaggio alla nostra rotta, e ciò mi preoccupava molto. Conoscere le possibili aperture di quella muraglia fluttuante non era da tutti; i pochi passaggi che garantivano un attraversamento sicuro andavano letti e interpretati solo sulla base di una profonda conoscenza di quel metodo di pesca che, quando era ancora legale, si chiamava "sistema con reti derivanti delle spadare" per la cattura appunto dei pesci spada.

Cercai di interpretare un possibile passaggio in un punto che si mostrava più largo; for-



Nello sterminato universo marino, i cefalopodi rappresentano la classe più evoluta dei molluschi.

se era il corridoio giusto. Così, con una vedetta a prua, fornita di un faro potente che illuminava al meglio la rotta da seguire, mi avventurai in quella fusione di neri tra mare e cielo. La sensibilità che ha la mano del navigatore sulla barra del timone trasmette in tempo reale ciò che sta succedendo sotto la chiglia della barca in navigazione e, quella volta, non fu una buona comunicazione. Capii immediatamente che eravamo incagliati nelle reti sottostanti; subito dopo sentii la barca rallentare all'improvviso, ingobbendosi. Avevamo preso in pieno il muro delle "spadare". Cambiò tutto all'improvviso. I profumi della notte si mescolarono velocemente e fastidiosamente con gli odori della barca; un'agitazione veloce e inaspettata aveva colto tutti di sorpresa, sia noi a bordo del *White Bell* sia il mare di notte, padrone di casa che ci ospitava in quel passaggio. Quello scontro fra chiglia e reti aveva interrotto un bel concerto notturno. Le vele, impazienti e ignare di ciò che stava succedendo, si gonfiavano pericolosamente senza senso; la barca era come un animale catturato violentemente e noi, a bordo, dovevamo trovare immediatamente una soluzione per mettere in sicurezza l'imbarcazione da quell'insolita trappola. Calammo in pochi attimi le vele, mentre tutti i preoccupanti rumori dell'inaspettato sinistro ci avvisavano che l'urgenza di un buon intervento liberatorio era indispensabile,

io ero già pronto a tuffarmi nel liquido nero. Avevo molti attrezzi e dispositivi utili per il lavoro che mi aspettava ma,

lora il mare fosse peggiorato. Armato di una potente sega a ferro, di un tagliente coltello, di un taglierino affilatissi-



Si noti la bellezza e l'eleganza di questo cefalopode, il cui nome deriva dal greco *kephale*, "testa", e *pous, podos*, "piede".

nella concitazione della fretta, non avevo ancora realizzato i reali pericoli in mare. Un'incongnita raggelante mi attendeva, dopo quel tuffo nel cielo degli abissi.

Sì, il pensiero mi suggerì appena entrato in acqua, che nel mezzo del Mar Mediterraneo, e soprattutto in prossimità delle reti derivanti, era molto probabile incontrare grossi squali affamati. I pesci morrenti fra le reti e la notte invogliavano i pescecani, i quali non avrebbero fatto un distinguo tra me e un'altra possibile preda intrappolata fra le maglie assassine, quindi sarei entrato nel loro menù.

Ma questo rischio andava affrontato, altrimenti i danni di un "imbrigliamento" in mare aperto sarebbero diventati per noi e per la barca pericolosi, se non devastanti, qua-

mo e anche di buone speranze, affrontai il dovere. Una nuvola bianca e fosforescente avvolse il mio tuffo nascondendomi ogni visione. Quando all'improvviso tutto si fece limpido e chiaro, alla luce dei fari subacquei e degli illuminatori, accesi sopra nel pozzetto della barca, mi resi conto che eravamo finiti in un bel pasticcio.

Le reti delle "spadare" erano molto resistenti a causa del lavoro che dovevano sopportare; i pesci che vi rimanevano impigliati erano grandi esemplari, spesso oltre i 100 kg. I grandi cavi della rete e le robuste maglie finirono intrecciati e fusi tra l'asse dell'elica e il suo astuccio. Inoltre la rete si era impigliata nella deriva, nello spazio tra chiglia e timone, che era grande e fuori bordo.



Il sistema di pesca con le reti denominate “spadare” fu vietato per ordine della Comunità Europea. Era considerata una tipologia di pesca pericolosa per le specie a rischio.

La *White Bell*, che all’epoca dei fatti aveva quasi cento anni di navigazione, si ribellava furiosamente in quel mare aperto, e tentava di liberarsi da quella fastidiosa e tenace ragnatela.

Calcolai che avrei dovuto passare senza dubbio delle ore sott’acqua a lavorare, e nel calcolo ci misi pure un controllo continuo a trecentosessanta gradi, per evitare di subire gli appetiti di altri ospiti indesiderati. Il nylon delle reti era un blocco durissimo; potevo intervenire solamente con la sega per ferro e, in alcuni punti difficili e scomodi, ero costretto ad adoperare la lama tagliente del taglierino. In tutto questo difficile e complicato momento, però, la natura cir-

costante volle farmi compagnia.

Nel mare, soprattutto in quello molto profondo, gli abitanti sono di grande interesse e quasi sempre poco conosciuti. Pertanto, mentre procedevo nel tenace e faticoso lavoro di taglio delle reti, potevo distrarmi e ammirare creature di rara bellezza, abitanti o viaggiatori di quel blu abissale che avevo sotto le mie pinne.

Mentre perlustravo gli orizzonti neri, nella speranza di non incontrare pericoli, mi imbattei in un visitatore che mi fece compagnia per quasi tutto il tempo del lavoro subacqueo. Era un elegante calamaro, dai colori che continuamente mutavano attraverso la gamma cromatica dei

rossi su una base perlacea. Il mollusco rimaneva sempre nei dintorni, né troppo vicino né lontano, e mi scrutava con quei suoi occhi misteriosi e profondi, alieni, per noi esseri umani.

Il *calamaro europeo* è caratterizzato da una conchiglia interna detta *gladio* e da un corpo allungato con pinne laterali che raggiungono l’estremità della sacca. Questo cefalopode può arrivare normalmente a una lunghezza di 50 cm e vivere fino ad una profondità di 500 m.

Il calamaro è dotato di una sorprendente abilità nell’ eseguire e svolgere compiti necessari e, conoscendo questa sua qualità, pensai subito che quel delizioso esserino mi stava valutando. Appariva come un severo capo cantiere che controllava il mio lavoro subacqueo. Erano trascorse quasi due ore e, dopo una estenuante e faticosa immersione, portai a termine l’opera. Finalmente eravamo liberi dalla trappola e pronti per iniziare di nuovo la navigazione verso la nostra meta. Salutai il mio compagno d’avventura. Io ero contento di quell’ insolita e confortante compagnia, e lui aveva provato l’esperienza di uno scenario insolito rispetto alla sua consueta vita sottomarina.

Il giorno seguente, arrivati a destinazione sull’Isola di Ustica, mi trovai ad affrontare il proprietario delle reti che avevo tagliato la notte precedente... Ma questa è tutta un’altra storia. ■

Il correttivo della riforma del Codice della nautica

di Aniello Raiola

Quella stessa legge 7 ottobre 2015, n. 167, che delegava il Governo a riformare il Codice della nautica da diporto (da cui è derivato il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, che ha revisionato e integrato il Codice), attribuiva facoltà di emanare, entro 18 mesi dalla riforma (termine in seguito prorogato), un decreto legislativo correttivo della riforma stessa.

Il c.d. correttivo è stato approvato con decreto legislativo 12 novembre 2020, n. 160. Conta 34 articoli che contengono soprattutto perfezionamenti formali del Codice e solo poche innovazioni sostanziali, per la maggior parte di scarso rilievo pratico.

Il correttivo inizia aggiungendo agli attuali sei usi commerciali delle unità da diporto (locazione, noleggio, scuola nautica, diving, assistenza all'ormeggio, assistenza/traino) un ulteriore utilizzo per l'esercizio in forma itinerante

di attività di somministrazione di cibo, bevande e altri generi di commercio al dettaglio (c.d. ambulanti del mare). La *ratio* della norma in questione non è chiara, se si considera che non esiste questa grande quantità di ambulanti del mare nelle nostre acque, ma soprattutto che non sussiste un legame con la destinazione, comunque diportistica, delle unità in parola e che tali attività rientravano più correttamente nell'ambito delle unità da lavoro del ramo mercantile.

Il provvedimento prosegue introducendo nel nostro ordinamento il concetto di nautica sociale. L'intento è nobile, ma la definizione è lacunosa e i connessi benefici troppo limitati. Infatti, per nautica sociale si intende: la navigazione da diporto dei natanti fino a sei metri di lunghezza (senza considerare affatto il reddito dei loro proprietari) e il complesso delle attività tese a diffondere la nautica da

diporto fra gli studenti di età pari o superiore ai nove anni (perché limitare a questa età?) oppure tra le persone con disabilità. La norma poi rinvia al regolamento di attuazione le "eventuali" (quindi neanche certe!) facilitazioni per le unità appartenenti alla nautica sociale, limitandole comunque ai settori dell'ormeggio in transito e della fornitura di servizi in banchina. Ci saremmo aspettati migliori criteri di individuazione degli appartenenti alla nautica sociale, come anche maggiori agevolazioni proprio perché di nautica "sociale" trattiamo.

In prosieguo si attribuisce facoltà ai cantieri navali di intestarsi la proprietà di unità da loro costruite, ma rimaste invendute, con una semplice dichiarazione sostitutiva di atto notorio. A tale proposito, è bene sapere che il nostro sistema di pubblicità navale si ispira al rigore formale del sistema della pubblicità im-



mobiliare regolato dal codice civile e che l'art. 2657 cod. civ. individua, "tassativamente", quali titoli per la trascrizione nei registri, la sentenza, l'atto pubblico o la scrittura privata con firma autenticata, integrati per le imbarcazioni da diporto dalla dichiarazione del venditore con firma autenticata (vds. art. 10 regolamento att. del codice nautica). Ci si attendeva, perciò, che anche nel caso delle barche invendute il Legislatore imponesse la firma autenticata sulla dichiarazione sostitutiva di atto notorio, il che non è avvenuto.

Appare, invece, degno di nota l'art. 11, che nel modificare in-

teramente l'art. 27 del codice in tema di natanti, demanda a un futuro decreto ministeriale la disciplina a livello nazionale dell'uso commerciale dei natanti da diporto. Qui è presente in tutta la sua forza l'intento di uniformità e di semplificazione del Legislatore, se si pensa che attualmente tale disciplina è devoluta alle numerose e spesso diverse ordinanze delle autorità marittime o della navigazione interna locali.

Il correttivo prosegue limitandosi a dare ingresso nel nostro Codice (cioè, a riconoscere giuridicamente) a un nuovo tipo di unità da diporto, quella a controllo remoto, ma la

sua disciplina è rimandata al futuro nuovo regolamento di attuazione.

Riteniamo invece importante l'art. 17, che istituisce e regola il noleggio "a cabina". Trattasi di una vera novità giuridica, che non ha pari neanche nel codice della navigazione. Oggetto del contratto di noleggio potrà ora essere non soltanto l'intera unità da diporto, ma anche solo una parte di essa (le singole cabine), così potendo coesistere più noleggiatori per la stessa unità. Questo contratto si distingue dal trasporto passeggeri, poiché per espressa previsione di legge non può avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea

ad orari prefissati tra località predefinite.

Il correttivo introduce poi l'obbligo del possesso di patente nautica da almeno tre anni per poter effettuare noleggi occasionali di imbarcazioni da diporto, ma ciò soltanto a decorrere dal 1° gennaio 2022.

Altri argomenti toccati dal correttivo sono quelli dell'istruttore di vela, delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica. Le corrispondenti norme del Codice della nautica vengono integralmente sostituite. Al riguardo, non si può fare a

meno di rilevare che le norme sostituite erano state introdotte dalla riforma del Codice del 2017 e mai attuate da allora per mancata adozione dei decreti attuativi ivi previsti. Analogamente, con il correttivo – che non fa altro che dettagliare abbondantemente la disciplina di queste figure professionali e dei centri di istruzione – si prevedono diversi decreti interministeriali per l'entrata in vigore della nuova normativa, che non è dato conoscere quando diventerà realtà.

Infine, viene istituito presso il Ministero infrastrutture e

trasporti l'archivio informatizzato nazionale dei prodotti della nautica, con la funzione di monitorare gli infortuni e i danni alla salute causati da tali prodotti. Trattasi anche in questo caso di intento nobile che, però, per concretizzarsi abbisogna di norme attuative nel futuro nuovo regolamento di attuazione e con l'espressa condizione – difficilmente realizzabile, trattandosi di banca dati informatica – di assenza di oneri per la finanza pubblica nella sua attuazione.

Questo è il correttivo della riforma: in tutta onestà intellettuale, si poteva fare di più! ■



Bolentino: fili, terminali ed esche (4^a parte)

di Riccardo Zago



Le lenze da bolentino occupano per la gran parte la lunghezza necessaria a far pervenire le nostre montature sul fondo. Ancora oggi sono realizzate in monofilo di nylon, che rimane il materiale sintetico preferito e disponibile in una grande varietà di marchi. Costa poco e può essere acquistato in bobina di tipo "bulk" con svariate centinaia di metri, perfette per caricare i mulinelli e raggiungere agevolmente il fondo. Per il bolentino costie-

ro conviene utilizzare diametri variabili dallo 0,35 allo 0,50 per l'imbobinamento sul mulinello e dallo 0,25 allo 0,40 per i finali.

Rivoluzione braided

I nuovi multifili trecciati, detti anche "multifibre" o *braided*, hanno rivoluzionato il mondo del bolentino di profondità. Anche se il costo è elevato, questi multifili permettono di utilizzare mulinelli sensibilmente più piccoli, contando comunque su 400-450 m di

capienza con un multifibre dello 0,34 dal carico di rottura di ben 18 kg! Altro vantaggio è quello che un diametro così basso offre meno resistenza alla corrente e quindi viene deviato meno rispetto ai monofili di nylon, permettendo calate più precise e recuperi più agevoli. Inoltre la straordinaria rigidità del trecciato permette di avvertire distintamente le tocche del pesce anche a 200 m di profondità. Nel bolentino profondo vengono utilizzati anche terminali in treccia o monofilo di acciaio ricoperto quando si insidiano cernie, gattucci o gronghi particolarmente corpulenti. Sempre rimanendo in tema di fili, occorre sottolineare che i braccioli in derivazione dal trave del bolentino devono avere sempre la massima libertà di rotazione e scorrimento, ma devono anche essere sufficientemente rigidi per restare distesi. Per ottenere queste prerogative sceglieremo monofili di nylon piuttosto rigidi, oppure braccioli in fluorocarbon.

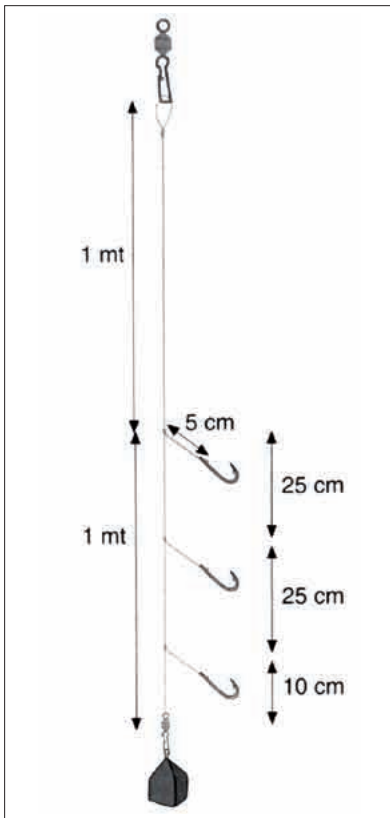


Piombo utilizzato nella pesca con il bolentino.

QUATTRO MONTATURE VINCENTI

Mezz'acqua

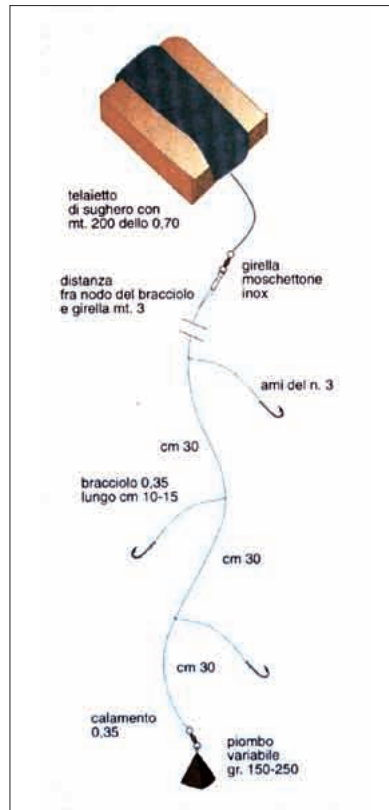
Al fondo del trave si lega un piombo da 20 o 30 grammi. Poi, raddoppiando il filo con una semplice torsione tra le dita, si realizzano tre corte trecciole usando spezzoni di nylon di circa un metro, cui si annoda l'amo da una parte e una perlina forata dall'altra. Si fa passare dentro la perlina il trave, con due nodi piani distanti fra loro un paio di centimetri.



Sul fondo

Rispetto alla descrizione precedente, variano il diametro dei monofili e la posizione del bracciolo più basso, molto vicino al piombo terminale, un po' più pesante. È utile collegare la lenza madre al termi-

nale con una robusta girella, proprio perché il percorso della lenza, in calata e salpaggio, è più lungo.

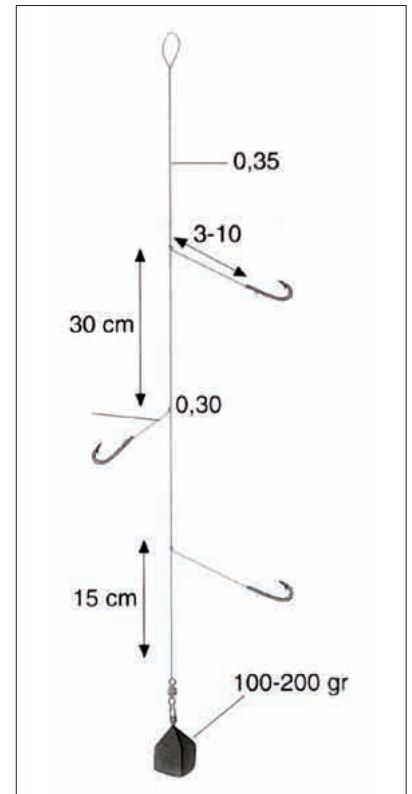


Cernia e gallinella

Un robusto amo a occhiello del numero 1/0 viene montato in fondo a un terminale lungo almeno un metro. È collegato al bracciolo, con piombo da 100 g circa, da una girella. Per evitare che il bracciolo faccia grovigli con la lenza lo si ricopre con un tubetto di plastica.

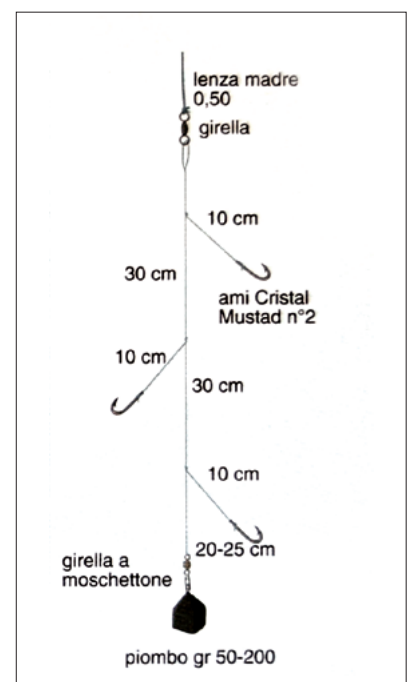
Sarago e tanuta

Simile alla lenza per pescare sul fondo, questa richiede però una piombatura minore (20-30 g), salvo in caso di corrente forte o alti fondali. Il lungo bracciolo finale, in ge-



Cernia e gallinella

nere, è sugli 80 cm. Scegliendo esche mirate, meglio non montare più di un bracciolo ma privilegiare, invece, il corretto lavoro della lenza.



ESCHE

Verme

Esche universali ma prede anche dei pesci piccoli che possono rovinare l'innesco. Oltre ai "classici" come coreano, americano e muriddu, rendono meglio il verme di Rimini e il bibi (quest'ultimo non è un vero e proprio verme, ma così viene considerato), che fanno selezione sulla taglia delle prede.



Sarda

Esca per grossi calibri come naselli, San Pietro, gallinelle, gronghi. L'innesco migliore consiste nell'impiegare un lungo ago, fatto passare nel corpo della sarda dalla bocca alla coda. Alla cruna si assicura l'asola del bracciolo, poi si fa passare il filo dentro la sarda fino ad assicurare l'amo appena fuori dalla bocca.



Gambero e acciuga

Se siamo in cerca di pesci da media profondità come sgombri, sugarelli, boghe, menole e simili, il gambero e l'acciuga a filetti possono essere la scelta più idonea: veloci da innescare, sufficientemente morbidi e molto appetibili.



Granchio

Non sono molti i pesci capaci di frantumare la corazza di un granchio. Ecco perché funziona bene come esca mirata all'orata, ai grandi pagelli o alle possenti cernie di fondo che, invece, hanno bocche in grado di sbriciolare la difesa del crostaceo. Per l'innesco si usano tre ami in sequenza, a circa due centimetri uno dall'altro.



Gambero vivo

Per tentare pesci interessanti come saraghi o pagelli, i gamberi innescati vivi sono spesso vincenti. Si portano a bordo in contenitori pieni d'acqua marina e ossigenatore affinché rimangano ben vivaci. Allo stesso scopo si innescano partendo dalla coda e facendo uscire la punta dell'amo a metà corpo. Dureranno a lungo attirando pesci a mezz'acqua e vicino al fondo. ■



CHIAVARI E LAVAGNA

Uomini & Navi

La tradizionale rassegna Uomini & Navi, ciclo di incontri sull'uomo e il mare promosso dalla Sezione, con il patrocinio del Comune di Chiavari e con la partecipazione di Marina Chiavari, cambia formula a causa della pandemia, ma non la sostanza. "Sbarca" infatti su altri canali: non più incontri dal vivo, ma in televisione (Entella Tv) e su internet, attraverso Facebook (gruppo FB Uomini e Navi della LNI) e You

Tube (Lega Navale ed Entella Tv).

Incontri brevi, della durata massima di mezz'ora, che parlano del mare e della cultura locale, con accenni anche alla situazione particolare che stiamo vivendo quest'anno a causa del COVID-19.

Ad alternarsi diversi relatori, personaggi noti del panorama locale. Protagonista Giorgio Getto Viarengo, esperto di storia locale, che parla di "Corallo, fiore del mare, amuleto, mito". Ogni nuovo incontro sarà annunciato sulla pagina FB di Uomini e Navi e sul sito nazionale della Lega Navale Italiana.



Il vicesindaco Silvia Stanig e Federico Bianchi, Presidente della Lega Navale Italiana sezione Chiavari e Lavagna.

FINALE LIGURE

Partenariato Pelagos

A seguito dell'adesione del Comune di Finale Ligure al Partenariato Pelagos, trattato internazionale, l'Amministrazione Comunale ha posto in essere numerose iniziative finalizzate alla promozione e alla realizzazione di tutte le attività previste nel trattato stesso e che portano lustro e interesse per il territorio e le sue bellezze.

Molte delle iniziative promosse dall'Amministrazione Comunale di Finale si sono svolte con il supporto e la fattiva collaborazione del Gruppo Sociale Pelagos che, da diversi anni ormai, si è creato ed opera all'interno della locale sezione.

Il gruppo, fondato da Renzo Briano e Paola Pastorino, annovera fra i suoi simpatizzanti e collaboratori molti diportisti e pescatori, ma anche skipper e operatori professionisti, nonché biologi e ricercatori di chiara fama. È impegnato in attività di avvistamento, fotografia, segnalazione di mammiferi marini, tartarughe e altre specie marine

di interesse scientifico che, a terra, si traducono in interventi di sensibilizzazione nei confronti dell'ambiente e della sua tutela, nonché della promozione della ricchezza e della bellezza del nostro mare e della nostra costa, rivolti a un pubblico eterogeneo.

Tutto questo con particolare interesse per i giovani e gli studenti, provenienti da scuole del territorio, ma anche da istituti scolastici di regioni limitrofe, in particolare del Nord Italia.

Il gruppo ha concorso alla realizzazione delle seguenti iniziative:

- La messa a disposizione di foto per realizzare sculture e pannelli esplicativi, collocati sul Percorso dei Cetacei;
- l'organizzazione di una conferenza, con la presenza del prof. Maurizio Wurtz, con proiezione di foto e filmati, realizzati nel mare antistante il Finalese, in occasione dell'inaugurazione del percorso dei cetacei;
- l'organizzazione di una serata-evento, nell'ambito della manifestazione Varigotti e Fritti, nuovamente con la partecipazione del professor Wurtz, che ha riscosso gran-

- de successo di pubblico;
- la collaborazione con l'Associazione Menkab per la realizzazione dell'evento Mare in Mostra, svoltosi all'interno della Lega Navale, con esposizione di materiale fotografico e video, proveniente anche dall'archivio del Gruppo sociale Pelagos. Tale evento ha riscontrato un considerevole successo di pubblico e di critica;
- la partecipazione all'evento Terramare, con proiezione di foto e filmati e relazione, a favore del pubblico presente;
- la messa a disposizione di proprio materiale fotografico e filmati per l'Ufficio di Turismo del Comune di Finale, utile alla realizzazione di una brochure finalizzata alla promozione turistica integrata del territorio, a livello nazionale ed internazionale;
- la stesura di articoli di giornale, puntualmente pubblicati da quotidiani quali *La Stampa* e *Il Secolo XIX*, corredati di documentazione fotografica, che sempre testimonia gli avvistamenti effettuati in prossimità della costa Finalese;
- la pubblicazione, sulla pagina Pelagos di fb – gestita dal gruppo stesso e che riscontra migliaia di visualizzazioni e commenti entusiastici – di foto e filmati di mammiferi marini, avvistati nel mare di Finale che, puntualmente, viene citato;
- la costante condivisione, in tempo reale, su un gruppo W.App di cui Renzo Briano è amministratore, di contributi fotografici e filmati realizzati da tutti i membri, che consente di informare chi si trova in mare – biologi, ricercatori, skipper o diportisti – di ciò che si può vedere in un dato momento e in un dato luogo, fornendo le coordinate e l'indicazione della specie avvistabile.

Per il corrente anno il gruppo Pelagos si è impegnato a fornire la relazione – corredata di materiale fotografico e filmati in HD, così come richiesto, illustrante le attività che il Comune ha svolto nell'ambito del partenariato – al Segretario permanente dell'Accordo Pelagos.

Queste e altre sono le attività svolte dal comune di Finale Ligure in stretta collaborazio-

ne del Gruppo Pelagos L.N.I., nell'ottica della promozione di un turismo sempre più consapevole, informato, esteso in un arco temporale che vada oltre la mera stagione estiva e, quindi, risulti sostenibile per il territorio stesso e vantaggioso per gli operatori del settore.

L'Amministrazione Comunale di Finale Ligure, oltre ad aver promosso tutte le attività innanzi elencate, ha contribuito fattivamente all'installazione di un sollevatore per disabili ubicato in Porto San Donato, con

il quale il Gruppo Pelagos L.N.I.-Sez. di Finale e Soci ha accompagnato e accompagna persone disabili, sia anziani sia giovani, a brevi uscite in mare, proiettando all'interno della Sezione video e diapositive di mammiferi marini, riprese e scatti fatti unicamente nel mare prospiciente il Finalese, per una promozione puntuale, consapevole e mirata delle bellezze autentiche del Finalese e ai fini della tutela dell'ambiente, fauna e flora marina sia del mare sia dell'aria e della terra.

MOLFETTA

Campionati finali canoagiovani

Alla fine di agosto, le nuvole minacciose che più volte hanno compromesso lo svolgimento del Campionato nazionale di canoa olimpica sul Lago di Caldonazzo (TN) non sono bastate a fermare i giovanissimi atleti della canoa molfettese.

A circa 450 m di quota, il lago del Trentino ha ospitato ben 68 società con innumerevoli giovani atleti con età

compresa tra i 9 e i 14 anni. Lo spirito agonistico percepito testimonia che il COVID-19 sebbene abbia cancellato molte delle manifestazioni sportive programmate ha tuttavia dato una motivazione in più per riprendere a gareggiare in totale sicurezza, nel rispetto delle più rigide normative vigenti. I giovanissimi atleti della Sezione hanno infatti collezionato una serie di preziosi risultati sia sulle lunghe distanze (2000 m) che sulle gare sprint dei 200 m con ben due podi nel primo giorno

di gare e tre podi nel secondo giorno.

Per la distanza dei 2000 m, medaglia d'oro per Vito Tambone, che si riconferma Campione Italiano tagliando per primo il traguardo e mantenendo il vantaggio per tutta la durata della gara nella ctg cadetti B.

Medaglia di bronzo per Nicolò Ayroli, al debutto in K1 nella ctg Cadetti A.

Podio sfiorato per Gabriele de Lucia, che ha chiuso al 4° posto la propria gara sui 2000 m.

Lodevole l'impegno della debuttante nella ctg allievi B Alessia Ayroldi.

Positivi anche gli esiti delle gare sprint sulla distanza dei 200 m.

Nonostante la pioggia e le condizioni invernali, la domenica del secondo giorno di gare ha riservato nuove emozioni:

Podio d'oro per Gabriele de Lucia nella propria batteria. Medaglia d'argento per Vito Tambone e Nicolò Ayroldi nelle rispettive gare e lusinghiera prestazione per Alessia Ayroldi, giunta 7^a.

Podio mancato per 25 centesimi di secondo per il k2 200 m cadetti B dell'equipaggio De Lucia-Tambone, con notevoli potenzialità di buona crescita.

Nella speranza che queste manifestazioni possano continuare nonostante le difficoltà sanitarie di questi giorni, la squadra molfettese continua ad allenarsi per mantenere alta la motivazione e le aspettative di tutti gli sportivi che "sentono" gli sport acquatici come propri perché profondamente radicati nelle loro tradizioni.

Campionati Italiani Assoluti Canoa

Una soddisfacente e inaspettata stagione agonistica conclusiva, che concretizzando i sacrifici di una preparazione atletica resa difficoltosa dall'emergenza sanitaria ha regalato emozioni d'argento, non solo agli atleti di canoa olimpica della Sezione.

Ancora una volta, nella gara Regina del breve ma conciso calendario nazionale di Canoa 2020, ai Campionati Italiani assoluti tenuti all'idroscalo di Milano, dal 10 settembre sulle distanze dei 200, 500 e 1000 m e nell'ultimo giorno di gara, domenica 13, sulla lunga distanza dei 5000 m con il Campionato Italiano di Fondo, la Sezione e i suoi giovani

atleti della canoa hanno dimostrato che perseverare ripaga sempre, anche e soprattutto nello sport.

Un bilancio stellare con un podio d'argento e ben quattro semifinali. Un'edizione inusuale per le particolarità di svolgimento in periodo di emergenza, con norme necessarie per la tutela della salute dei partecipanti tutti e della salute pubblica.

Nonostante questi aspetti in misura anti Covid, non è stato minato quel filo emozionale che hanno le gare di canoa nell'ambiente suggestivo dell'Idroscalo di Milano, e che genera negli atleti un'adrenalina non comune che fa da catalizzatore di emozioni sul campo di gara.

La squadra di canoa della Lega Navale Italiana della sezione di Molfetta – composta da Federica Altamura, Donatella Spadavecchia, Giulio Donato Arachi, Dario Gallo e Francesco Del Vecchio – si è confrontata con i migliori 800 atleti italiani, di ben 94 società. Erano presenti, inoltre, gli atleti delle squadre nazionali e delle rappresentative dei gruppi militari che svolgono un'attività di tipo professionale.

Gli atleti della rappresentativa di Molfetta hanno conseguito:

Federica Altamura, Donatella Spadavecchia;

2° posto Medaglia d'argento al Campionato Italiano Fondo K2 m 5000 Juniores femminile;

4° posto Campionato Italiano Velocità K2 m 500 juniores femminile; 5° posto Campionato Italiano Velocità K2 m 1000 juniores femminile;

Federica Altamura (in barca singola) 7° posto Campionato Italiano Velocità K1 200 juniores femminile segnando un personale di 45.60":

Dario Gallo e Francesco del Vecchio 4 semifinali K2 1000, K2 500 e K2 200 m, migliorando i tempi registrati nel precedente anno;

Giulio Donato Arachi: lodevoli piazzamenti nelle batterie eliminatorie K1 Juniores Maschili dei 200, 500, 1000 m.

Un risultato gradito e rincorso dalla Sezione, con il suo Presidente Felice Sciancalepore, pioniere in Molfetta del rilancio delle attività, che con la pratica degli sport marinari cerca di coinvolgere gli appassionati sportivi e non solo quelli interessati alla cultura del Mare.



Lega Navale di Molfetta, canottaggio a sedile fisso. 10 e 11 ottobre 2020.

Ancora successi per gli atleti della Sezione

Il 10 e l'11 ottobre a Verbania, nella splendida cornice del Lago Maggiore, organizzata dalla FICSF, si sono svolte la Coppa Italia e il Campionato Europeo di Canottaggio a Sedile Fisso.

Convocato al Campionato Europeo, l'atleta della Sezione Ernesto Buonocore, al debutto con la maglia della Nazionale, è salito al terzo gradino del podio, conquistando una medaglia di bronzo nella specialità gozzo e jole.

Nella seconda giornata di gara si è svolta invece la gara di Coppa Italia Canottaggio Sedile Fisso, riservata alle Rappresentative delle Delegazioni Regionali. Alla manifestazione sportiva Nazionale, per le Delega-

zioni della Puglia hanno gareggiato per la Lega Navale di Molfetta gli atleti Senior Ernesto Buonocore e Gianni Palmieri, e per la compagine femminile l'atleta Liliana De Nichilo. Gli atleti del Sodalizio di Molfetta, assieme agli atleti più performanti delle marinierie pugliesi, hanno gareggiato in equipaggio nella specialità FICSF Jole e Gozzo Nazionale, conquistando tre medaglie d'argento e due di bronzo.

Un bilancio ottimo per la Sezione: per la prima volta un proprio atleta ha indossato la maglia azzurra, e le medaglie conseguite dai propri atleti sono le risultanze dell'impegno profuso negli allenamenti svolti sia nelle acque molfettesi sia nei raduni congiunti con le altre marinierie pugliesi.

Un pieno di successi per la Lega Navale di Molfetta, il Presi-

dente Felice Sciancalepore e il tecnico Mauro Bufi, con i Soci tutti a supporto delle discipline remiere guardano con fiducia al nuovo anno sportivo, che auspicano sempre ricco di soddisfazioni.

SIENA E VAL D'ELSA

"Druscione", un Meteor del 1971, condotto da Riccardo Bonechi al timone, Matteo Palloni e Alessandro Cellai

Dopo tante prove, regate sociali e aggiustamenti, decidono di partecipare, a Passignano, al Campionato Italiano Match Race classe "Meteor", con avversari provenienti da ogni parte d'Italia. Purtroppo, la mattina di sabato, un malore di Matteo li costringe a chiedere una sostituzione. Fortunatamente è libero un amico e grande velista, Federico Maddoli, capoflotta Meteor del Trasimeno. Sabato 12 settembre, le prime regate con vento variabile sui 5/6 nodi.

Prima prova entrando, alla boa, da sini-

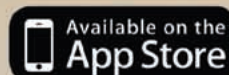
stra, contro *Fanfulla*, riescono a vincere la prima regata del torneo. La carica permette di vincerne altre tre e subire purtroppo anche la prima sconfitta contro Marco Sacchi; il risultato è comunque positivo. Si va al giorno dopo, in semifinale. C'è da fare un recupero di Round Robin del sabato, contro i più forti, *Pekoranera* di Sampiero. Partono primi, ed è Vittoria! Subito dopo, le semifinali, al meglio delle tre regate. Scontro con Marco Sacchi (fortissimo), 2 match spettacolari, persi per pochi metri. Nel frattempo *Kokkaburra* di Riccardo Garzi viene battuto 2 volte da *Pekoranera*. Siamo alle ultime 2 regate, contro *Kokkaburra* per il terzo e quarto posto. Duelli bellissimi, con una serie infinita di virate e strambate. I nostri vincono per 2 a 0 e ottengono il "terzo posto assoluto".

Una grande prestazione dei nostri amici e soci della Sezione. Un ringraziamento speciale va al Club Velico Trasimeno e a Patrizio Tancetti, che hanno organizzato questo bellissimo evento, insieme all'*umpire* Eugenio Branca e a Donatella Ortolani, presidente del Comitato di Regata.

Sempre e ovunque

nautica

Scegli la tua edicola digitale



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

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

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



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale



