

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

MARZO
APRILE
2021

**Ripartiranno i Centri
Nautici Nazionali**

**La LNI di Palermo
organizza i mondiali
Hansa 303**

**IMAT: La didattica
per i marittimi
di domani**

**Luna Rossa vince la
Prada Cup**





LEGA NAVALE ITALIANA

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



VIENI CON NOI... E METTI IL MARE AL CENTRO



Da oltre 120 anni siamo impegnati nello sviluppo della cultura marittima verso tutti, nella promozione delle attività sportive acquatiche, con particolare attenzione ai giovani e ai diversamente abili, nel sostegno alla nautica anche attraverso la formazione e nel contributo alla salvaguardia dell'ambiente.



Vivi il mare da protagonista, associati alla Lega Navale Italiana. Contatta una delle oltre 260 sezioni e delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale o visita il nostro sito e i Social media collegati.



www.leganavale.it



Sito

www.leganavalenews.it



Leggi Navale News



Facebook



Facebook



Twitter



Twitter



Instagram



Instagram



YouTube

LEGA NAVALE ITALIANA
Presidenza Nazionale
Via Guidubaldo del Monte, 54 - 00197 Roma

tel. 06.809159218 - 06.809159223
comunicazione@leganavale.it



Centro Nautico Nazionale a Sabaudia, nel parco del Circeo.

Anno CXXIV - n. 3-4

marzo-aprile 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 marzo 2021

Sommario

- I Centri Nautici Nazionali
di Beppe Perrini 2

Editoriale

di Paolo Bembo 3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano 4

- Il sistema IMAT: Italian Maritime Academy Technologies. La didattica avanzata per i marittimi
di Fabrizio Monticelli 6

- Mare Nostrum

di Maria Soeva Sciuto 10

- Luna Rossa vince la Prada Cup

di Giulio Guazzini 14

- Marittimità: vecchio concetto, nuova parola

di Enrico Cernuschi 18

- Classe Hansa 303: Come nasce un mondiale

di Carmelo Forastieri 22

- A rischio la *Pinna nobilis*

di Simone Repetto 28

- François Le Fort: Un ammiraglio... che vien dalla montagna

di Renato Ferraro 33

- Da Nerano a Cetara: La costiera amalfitana

di Rino Esposito 39



- Patenti patenti... e non patenti

di Vincenzo De Luca 44

Recensioni e segnalazioni 46

La voce del diportista

- Il percorso normativo della nautica da diporto fino ai giorni nostri

di Aniello Raiola 48

Il mondo dei pesci

- L'Ombrina

di Riccardo Zago 52

Vita della Lega Navale Italiana 55

A centro rivista il fumetto: "La Grande Guerra"

Si ricorda che da quest'anno l'abbonamento alla Rivista sarà in vigore per gli aventi titolo dal momento dell'iscrizione alla LNI sino al dicembre successivo (2021), quando verrà a cessare indipendentemente da quando si sia sottoscritta l'iscrizione

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

I Centri Nautici Nazionali

di Beppe Perrini



Le previsioni dicono che questo sarà il periodo più freddo dell'anno e in effetti il freddo c'è, quindi è facile che il nostro pensiero vada all'estate, al sole e ovviamente al mare. Sì perché qui alla Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana siamo proiettati verso i programmi estivi dei Centri Nautici Nazionali. La Lega Navale dispone di tre Centri Nautici Nazionali: uno a Ferrara nella riserva del Lago delle Nazioni nel parco del delta del Po, uno a Sabaudia nel parco del Circeo, dove si allenano gli atleti della nazionale di canottaggio, e uno a Taranto, la città dei due mari, nel comprensorio della scuola sottufficiali della Marina Militare. In ognuno di questi centri vengono effettuati corsi di vela, canottaggio e canoa della durata di circa 10 giorni. Qui le ragazze e i ragazzi tra gli 8 e i 16 anni, suddivisi in due livelli (basico e intermedio) vengono avviati alla vela, canoa e canottaggio con l'auspicio che questo iniziale interesse si trasformi in una passione che potrà essere coltivata frequentando una tra le 219 sezioni e 49 delegazioni della lega Navale distribuite in tutto il territorio nazionale. I corsi hanno per obiettivo quello di dare la possibilità ai ragazzi che non vivono vicino al mare, ma anche per quelli che il mare lo vedono tutti i giorni ma non lo praticano con assiduità, di entrare in contatto con l'ambiente marino apprezzando il benessere che questo elemento riesce a trasmettere. Questa *full immersion* di mare è finalizzata

a far acquisire un livello di competenze tale da consentire la gestione del natante in sicurezza e di incrementare l'attitudine a operare in un gruppo all'interno del quale far esaltare le capacità decisionali del singolo.

Il buon marinaio sa bene che bisogna sbrigarsela autonomamente e che le cose vanno meglio se tutti quelli che sono sulla stessa barca remano nella stessa direzione. Inoltre, in aderenza al mandato istituzionale della LNI, lo scenario nel quale verranno svolti i corsi permetterà di trasferire ai frequentatori nozioni sulla tutela dell'ambiente, di primo soccorso, navigazione e meteorologia. Tutti elementi che concorrono ad affinare la conoscenza del mare e a imparare a percepire le emozioni intrinseche del navigare e del vivere la natura con uno spirito proattivo.

La LNI vuole trasmettere emozioni.

Il personale dello staff è qualificato e competente. Molta attenzione viene anche posta nell'organizzazione e gestione della vita in comune mantenendo una costante e attenta sorveglianza degli allievi. La cura dell'aspetto sanitario durante il corso viene seguito da personale della Croce Rossa Italiana CRI, che si dedica anche con alcune lezioni di primo soccorso.

Le imbarcazioni per la vela, per il canottaggio e la canoa stanno subendo un'attenta revisione generale e stiamo procedendo all'acquisizione di nuove barche.

Iscriversi e partecipare non è difficile, il bando di concorso verrà pubblicato sulla pagina web della lega navale www.leganavale.it. Basterà compilare la domanda allegata al concorso. I ragazzi che rientreranno nella copertura dei posti resi disponibili nei vari centri riceveranno una lettera con tutte le disposizioni per presentarsi e partecipare ai corsi. Buon vento e mare calmo a tutti. ■



Editoriale

Vorrei cominciare con un'informazione: dal numero scorso i lettori più attenti avranno notato che è cambiato il redattore della Rivista. Dopo 15 anni di continua attività, il sig. Franco Maria Puddu ci lascia. Nel ringraziarlo per quanto fatto per tutti noi e per la cultura del mare diamo il benvenuto alla dott.ssa Marina Pagano, che lo sostituirà e a cui auguriamo buon lavoro.

Non possiamo e non dobbiamo abbassare la guardia sulla pandemia; a questo proposito non c'è dubbio alcuno e a insistervi oltre misura mi sembrerebbe di mancare di rispetto all'intelligenza dei soci e al loro senso di responsabilità. Per questo, anche se siamo ben lontani da una soluzione vera del problema, mi sembra il caso di spendere due parole su un altro argomento che, in prospettiva, è forse latore di conseguenze anche più disastrose per un'umanità distratta: quello del riscaldamento globale.

Sì, ne abbiamo già parlato, ma il rientro degli USA nel novero degli Stati che prestano un'attenzione allarmata al problema può indurci a nuove speranze. L'ONU si era dato, come obiettivo, quello di mantenere l'incremento della temperatura del pianeta entro 1,5 gradi per la fine del secolo; qualora esso fosse raggiunto, potrebbe rappresentare già un notevole risultato, quando si pensi che anche solo mezzo grado in più potrebbe costituire una fonte di disastri di dimensioni planetarie in termini di innalzamento del livello dei mari e conseguenti

inondazioni e devastazioni delle coste. Il fenomeno comporterebbe inoltre lo scioglimento massiccio dei ghiacci, l'estinzione di numerose specie animali e la drastica contrazione delle barriere coralline. Insomma, un quadro apocalittico. Il fatto che proprio gli USA, il secondo Paese produttore di CO₂ dopo la Cina, sia rientrato nel gruppo di quelli che vedono il problema e desiderano contribuire alla sua soluzione è sicuramente una buona notizia per il pianeta e per i suoi abitanti, e a maggior ragione per coloro che, come i soci della LNI, hanno sempre mostrato una particolare sensibilità ambientalistica. Come detto in passato, però, non è solo stando alla finestra a vedere quali provvedimenti adotteranno i "grandi" che si possono risolvere i problemi della Terra; ognuno di noi può e deve dare il suo contributo, regolando la propria vita quotidiana con comportamenti virtuosi volti a un uso il più accorto possibile delle risorse, evitando le forme più banali di inquinamento e cercando di individuare e segnalare i guasti relativi al proprio territorio, per avviare dal basso un risascimento della qualità della vita. Se riuscissimo a prefissarci, come singoli e come associazione, obiettivi raggiungibili in quest'ambito, avremmo sicuramente dato un apporto particolarmente significativo per il futuro delle generazioni che verranno.

inondazioni e devastazioni delle coste. Il fenomeno comporterebbe inoltre lo scioglimento massiccio dei ghiacci, l'estinzione di numerose specie animali e la drastica contrazione delle barriere coralline. Insomma, un quadro apocalittico. Il fatto che proprio gli USA, il secondo Paese produttore di CO₂ dopo la Cina, sia rientrato nel gruppo di quelli che vedono il problema e desiderano contribuire alla sua soluzione è sicuramente una buona notizia per il pianeta e per i suoi abitanti, e a maggior ragione per coloro che, come i soci della LNI, hanno sempre mostrato una particolare sensibilità ambientalistica. Come detto in passato, però, non è solo stando alla finestra a vedere quali provvedimenti adotteranno i "grandi" che si possono risolvere i problemi della Terra; ognuno di noi può e deve dare il suo contributo, regolando la propria vita quotidiana con comportamenti virtuosi volti a un uso il più accorto possibile delle risorse, evitando le forme più banali di inquinamento e cercando di individuare e

segnalare i guasti relativi al proprio territorio, per avviare dal basso un risascimento della qualità della vita. Se riuscissimo a prefissarci, come singoli e come associazione, obiettivi raggiungibili in quest'ambito, avremmo sicuramente dato un apporto particolarmente significativo per il futuro delle generazioni che verranno.

A tutti, buon lavoro.

di Donato Marzano



Siamo nella fase cruciale della lotta alla pandemia e con il progredire delle vaccinazioni, pur se non è facile orientarsi nella complessità della campagna caratterizzata dalle diverse tipologie di immunizzazione risultato di tanti studi e sperimentazioni condotti in tempi ridottissimi, si comincia a vedere una luce all'orizzonte nonostante il mutare genetico del virus stia comportando una terza ondata di contagi. Ma si va comunque verso una luce di normalità fatta di caffè al bar, di teatro, di lavoro e scuola in presenza, di abbracci e di sport. In maniera differenziata per regione e per discipli-



na sono riprese le attività agonistiche, nazionali e internazionali come i mondiali di sci a Cortina o la Coppa America e quelle dilettantistiche, compresi ovviamente gli sport marineschi che sono quasi tutti a connotazione individuale. E lo sport inteso come avvicinamento al mare è, assieme alla divulgazione della cultura e dell'importanza del mare, alla nautica solidale e alla protezione dell'ambiente marino, uno degli assi portanti della missione e delle attività della Lega Navale Italiana. Lo sport assume di-

verse sfaccettature: agonismo in particolare per i più giovani, pratica sportiva ad ogni età, possibilità di vivere il mare per tutti a prescindere da disabilità e disagi fisici e sociali. Nei miei incontri con le Sezioni, quelli che sono riuscito a realizzare a causa degli sviluppi della pandemia, il vedere barche in mare o su un lago con ragazzi e meno giovani in azione mi ha sempre dato un immediato e positivo segnale di operatività: mettere il mare al centro degli interessi del Paese. E gli sport marineschi giocano un ruolo fondamentale in tutto questo perché attività sportiva e mare sono maestri di vita e di valori e, in alcune situazioni, portano naturalmente al trascendente e a pensieri che vanno oltre, al di là delle proprie convinzioni religiose.

Per queste ragioni quando nei primi giorni dell'anno sono venuto a conoscenza di alcune riflessioni di Papa Francesco sullo sport che un noto quotidiano sportivo* aveva raccolto in un allegato, ho acquistato il giornale. Leggendo quelle parole – chiare, forti, immediate come nello stile di Sua Santità e che si possono considerare una sorta di Enciclica Laica sullo sport – ho immediatamente potuto realizzare come esse racchiudano l'essenza della pratica dello sport come si dovrebbe svolgere nei nostri Centri Nautici Nazionali e nelle nostre Sezioni. Sette, secondo il Santo Padre, le parole chiave che caratterizzano lo sport: lealtà, impegno, sacrificio, inclusione, spirito di gruppo, ascesi e riscatto.

La lealtà ovvero il confronto senza scorciatoie e senza brogli, un confronto agonistico fatto di gesti fisici, di esperienza, di intelligenza e di

**La Gazzetta dello Sport.*

iniziativa, ma anche un confronto di idee che deve essere alla base della vita delle nostre Sezioni. Più fiducia e rispetto si impongono nelle relazioni che in maniera trasparente e biunivoca si devono instaurare tra chi ricopre per delega incarichi decisionali – Presidenti, Consigli Direttivi, Collegi di controllo – e chi li ha scelti, annullando livori e litigiosità che purtroppo caratterizzano la vita di alcune strutture. L'impegno ovvero la cura del talento naturale con la formazione, l'allenamento, la fatica, la rinuncia e la formazione che nei nostri Centri Nautici deve essere di qualità per formare non solo l'atleta ma soprattutto l'uomo, il marinaio. Impegno fa il paio con sacrificio e quindi fatica resa più leggera da una motivazione convinta delle proprie scelte, del tempo sottratto in qualche caso alla famiglia o ad altri interessi, anche se sport e vita di Sezione devono comunque essere piacevoli e interessanti. Per un socio della LNI il termine inclusione fa parte del proprio DNA. In mare non si lascia indietro nessuno, come ho avuto l'onore di rappresentare a Papa Francesco in un incontro il 18 giugno 2019, quando comandavo la Squadra Navale e Sua Santità incontrò in Piazza San Pietro una rappresentanza degli



Equipaggi impegnati nell'operazione Mare Sicuro. La stessa cosa per gli Equipaggi della LNI che non possono e non vogliono lasciare indietro, lontano dal mare, i diversi per abilità fisica e mentale, per colore di pelle, per ceto sociale. Lo spirito di gruppo ovvero fare squadra e so-

prattutto sentirsi parte di un team che funziona e dove tutti sono importanti e nessuno è indispensabile. Vale nello sport dove anche i risultati del singolo atleta sono il prodotto del lavoro



del preparatore atletico, dell'allenatore, di chi mette a punto la barca e vale nella vita di tutti i giorni. Il lavoro di squadra caratterizza infatti la vita a bordo delle unità della Marina Militare, così come a bordo di quelle della Marina Mercantile e delle imbarcazioni da diporto. I grandi risultati sportivi, così come le imprese estreme o difficili portate a termine con successo, ad esempio in condizioni meteorologiche severe, inducono ad estraniarsi dal contingente e pensare avanti, in una sorta di ascesi, che può anche essere laica. Le sensazioni che si provano a volte alla vista di un tramonto in mare aperto o la concentrazione necessaria per superare un difficile momento sportivo caratterizzano la vita di ogni uomo e donna. E infine il riscatto, inteso come liberazione da condizioni di inferiorità o non soddisfacenti, come una vittoria con avversari sportivi sulla carta molto più forti o da condizioni di disagio. Successi nello sport e nella vita dovuti al lavoro duro, al sudore... alla fame di vittoria.

Sport e Mare essenza, insieme allo spirito di servizio, della vita degli uomini e delle donne della Lega Navale Italiana che mettono il "mare al centro" dei propri interessi e dei propri sogni.

Il sistema IMAT: Italian Maritime Academy Technologies. La didattica avanzata per i marittimi

di Fabrizio Monticelli
Amministratore unico IMAT



Le difficoltà straordinarie emerse con la gestione dell'emergenza sanitaria hanno fatto emergere, fra l'altro, il ruolo chiave dei trasporti marittimi e di chi, come i lavoratori del mare, garantisce buona parte della tenuta economica del nostro Paese. Inutile ricordare come il 90% dei prodotti che utilizziamo o delle materie prime che alimentano il nostro sistema produttivo viaggi per mare. La continuità dei collegamenti garantita nonostante i lockdown a livello internazionale, anche a costo di grandi sacrifici personali (basti pensare al problema legato al cambio degli equipaggi), dimostra come i marittimi rappresentano e rappresenteranno uno degli anelli più saldi nel lungo percorso che ci riporterà alla "nuova normalità". Un punto fermo in un panorama che, indipendentemente dalle situazioni contingenti, è stato

caratterizzato negli ultimi decenni da cambiamenti radicali.

La "rivoluzione del container", lo sviluppo di nuovi modelli operativi nel settore bulk carrier, ro-ro, energetico e crocieristico, con una specializzazione sempre più marcata delle unità navali, sono solo gli esempi specifici dell'accelerazione esponenziale dei cicli economici, normativi e sociali della recente globalizzazione. Il "lavoro marittimo" è cambiato, rispondendo all'esigenza di valorizzazione continua del "capitale umano".

Dalla necessità per le attività marittime di poter contare su equipaggi adeguatamente formati e in grado di supportare in modo efficiente tutte le operazioni di bordo con le relative specificità nasce l'ambito peculiare dell'addestramento della "gente di mare", regolato internazionalmente dalla Convenzione STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

Adottato nel 1978 ed entrato in vigore nel 1984, il Codice stabilisce standard di formazione, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi e prevede sia disposizioni obbligatorie sugli standard di addestramento sia raccomandazioni. Proprio per rispondere a un contesto di riferimento – tecnologico, operativo, economico – in rapida trasformazione la Convenzione è stata emendata nel 1995 e nel 2010 (Conferenza di Manila).

Nello specifico, i corsi d'addestramento per i marittimi sono disciplinati da ciascun Paese membro dell'IMO sulla base dei Model Courses



In apertura, l'amministratore unico IMAT, Fabrizio Monticelli. In questa foto, l'ingresso esterno dell'Italian Maritime Academy Technologies.



La grande piscina esterna dove si svolgono i corsi.

elaborati dalla stessa Organizzazione Marittima Internazionale. I Corsi di base obbligatori prevedono:

- sicurezza e responsabilità sociali;
- sopravvivenza e salvataggio;
- antincendio di base;
- primo soccorso sanitario elementare;
- familiarizzazione alla security;
- addestramento alle attività di security per il personale marittimo;
- addestramento per il personale marittimo designato a svolgere compiti di security.

I Corsi per incarichi specifici prevedono:

- antincendio avanzato;
- radar osservatore normale;
- addestramento all'uso del Radar a elaborazione automatica dei dati-ARPA (livello operativo);
- addestramento radar ARPA-Bridge Teamwork-ricerca e salvataggio (livello direttivo);
- addestramento specifico all'utilizzo dei si-

- stemi di informazione e visualizzazione della cartografia elettronica (livello operativo);
- familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi cisterna adibite al trasporto di gas liquefatti, prodotti chimici e per navi petroliere;
- sicurezza navi petroliere;
- sicurezza navi gasiere;
- sicurezza navi chimichiere;
- addestramento navi passeggero tipo Ro-ro;
- addestramento navi passeggero diverse dal tipo Ro-ro;
- gestione della crisi e del comportamento umano;
- marittimo abilitato per i mezzi di salvataggio (MAMS);
- marittimo abilitato per i battelli di emergenza veloci (MABEV).

L'adozione delle nuove tecnologie digitali, l'emergere di processi operativi sempre più integrati, il cambio di prospettiva dettato da una nuova sensibilità in tema di sostenibilità, tuttavia, sono solo alcuni degli elementi che hanno

contribuito negli ultimi anni ad una affannosa rincorsa delle normative internazionali per regolamentare lo stato dell'arte. Appare quindi evidente, ai fini della competitività complessiva delle nostre flotte, l'esigenza di andare oltre il livello obbligatorio istituito dalla STCW, facendo leva sui processi di "life long learning" per la valorizzazione delle competenze degli equipaggi. Sono questi gli indirizzi di riferimento su cui IMAT (Italian Maritime Academy Technologies) incentra le sue attività di formazione, secondo un ribaltamento che riguarda la figura stessa del marittimo: non più soggetto passivo che si limita ad applicare un'operatività specifica ma vera e propria risorsa a disposizione dell'azienda.

Se la sfida – questo il nodo del discorso – consiste nell'aggiornamento, praticamente in tempo reale, del sistema di conoscenze e competenze del lavoratore, allora diventa necessario costruire metodologie, strumenti e contenuti adeguati a soddisfare le esigenze dell'ecosistema dello shipping: dalle *core competence*, primo e ineludibile gradino della scala, alle *vessel competence*, *function competence*, *company competence*. Il nostro Centro affronta questa sfida puntando su tecnologie all'avanguardia, infrastrutture attrezzate, un qualificato ufficio di progettazione e un gruppo di istruttori esperto e collaudato. Si basa su un corollario che, anche in questo caso, cambia l'ordine tradizionale dei fattori: l'attività di formazione come servizio mirato alle

compagnie. Punto di partenza per un obiettivo più ambizioso: contribuire, passando dalla preparazione e specializzazione del singolo lavoratore del mare, a un innalzamento generalizzato degli standard qualitativi del singolo sistema portuale preso in considerazione. Per raggiungere questo traguardo, alla tradizionale attività di formazione sul singolo soggetto va affiancato uno sforzo quotidiano per perseguire una alleanza strategica tra compagnie, enti formativi e istituzioni per la messa a punto di portafogli di competenze in grado di rispondere in anticipo ai cambiamenti.

Già oggi abbiamo implementato una struttura in grado di definire quello che noi chiamiamo CMS- Competence Management System. IMAT è in grado di realizzare per le compagnie di navigazione un sistema di gestione delle procedure, consentendo il monitoraggio continuo del personale sia rispetto all'azienda, sia rispetto ai clienti. È infatti interesse condiviso di tutto il comparto che i marittimi possano contare su un bagaglio di preparazione operativa spendibile su un contesto globale, le compagnie marittime su un sistema di certificazione in grado di interpretare in modo fluido la realtà in trasformazione, i centri di formazione sul riconoscimento di un servizio in linea con i bisogni effettivi e le autorità su strumenti di studio e analisi che favoriscano il dialogo sui tavoli istituzionali nazionali e internazionali. Ricetta applicabile anche su un campo più ampio. Il futuro del nostro sistema

portuale-marittimo dipenderà sempre più dall'efficienza di quei sistemi di gestione che sono chiamati a coordinare una struttura operativa che vede la progressiva integrazione di tutti gli attori della filiera. Questo è l'ambito nel quale siamo impegnati da alcuni anni nella messa a punto di strumenti utili non solo alla valutazione delle procedure operative ma anche delle capacità di chi è chiamato a metterle concretamente in atto. Gli sforzi sono stati concentrati, in particolare, nello sviluppo di meta-database funzionali all'analisi e all'in-



Una delle 40 aule per l'addestramento.

dagine sui fabbisogni e le necessità del settore, primo passo verso la realizzazione delle azioni strutturate.

Il modello di lavoro, già sperimentato in collaborazione con alcune AdSP, prevede, in partico-



Un'altra delle aule utilizzate da un gruppo di istruttori qualificati per la formazione di marittimi.

lare, l'interazione tra progettazione, istruttori-operatori portuali, tecnologie per simulazioni funzionali e integrabili con i processi, soggetti terzi responsabili delle certificazioni. L'obiettivo è un coordinamento orizzontale delle azioni su tutta la realtà del porto attraverso la valutazione delle competenze complessive di chi si muove in tutto lo spazio delle operazioni. A favorire questo processo il già alto grado di integrazione che caratterizza tutti i soggetti della filiera. Si tratta, concretamente, di passare dal classico concetto di "Port Assessment" a quello di "Competence Management System" delle aree portuali. In pratica, la stesura di manuali in cui, grazie alla possibilità tecnologica di simulare ambienti dinamici e interattivi e la relativa messa a punto di training personalizzati e risk assessment su specifiche aree, possiamo definire procedure per l'ottimale gestione delle competenze per le manovre dei singoli porti, mettendo insieme piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, compagnie, autorità portuali e marittime.

Essenziale, nello sforzo di rendere il mondo della formazione marittima uno dei cardini su

cui costruire il futuro del settore, anche la collaborazione con il mondo accademico e della scuola. Il dialogo continuo con le Università – va in questa direzione la stretta collaborazione intrapresa con la Parthenope di Napoli e, per

un altro verso, con la galassia degli Istituti Nautici – risulterà sempre più strategico per facilitare l'ingresso dei marittimi sul mercato del lavoro, attraverso un'offerta didattica di qualità e in linea con le esigenze dell'industria dello shipping. Altrettanto essenziale lo sforzo verso l'impiego innovativo delle tecnologie. Sotto questo aspetto l'emergenza sanitaria ha rappresentato un banco di prova rilevante, in particolare in occasione del primo lockdown, che ha portato alla temporanea sospensione delle attività in presenza. In quell'occasione, grazie agli sforzi comuni

con l'Autorità marittima, e a una piattaforma digitale precedentemente sviluppata, IMAT è riuscita a somministrare in DAD (Didattica a Distanza) parte delle lezioni rientranti nei corsi necessari per le certificazioni STCW, compresa la formazione Medical Care e First Aid, condotta in collaborazione con l'Azienda Ospedaliera Cardarelli di Napoli. Ennesima dimostrazione dell'esigenza del lavoro comune come risposta strategica alla gestione della complessità del mondo contemporaneo.

Sempre più, dunque, la competitività dell'ecosistema della *blue economy* dipenderà anche dalla disponibilità di personale fortemente specializzato e dai relativi processi di addestramento, unico strumento per allineare richieste e bisogni di questo specifico e articolato mercato del lavoro. Considerando il "life long learning" dei marittimi come uno dei pivot per garantire il futuro di tutto il sistema, IMAT ha colto la portata della sfida. Lo sforzo, ad ogni modo, dovrà essere comune, coinvolgendo in una stretta alleanza tutti i soggetti, pubblici e privati, coinvolti nella filiera. ■

Mare Nostrum

di Maria Sveva Sciuto

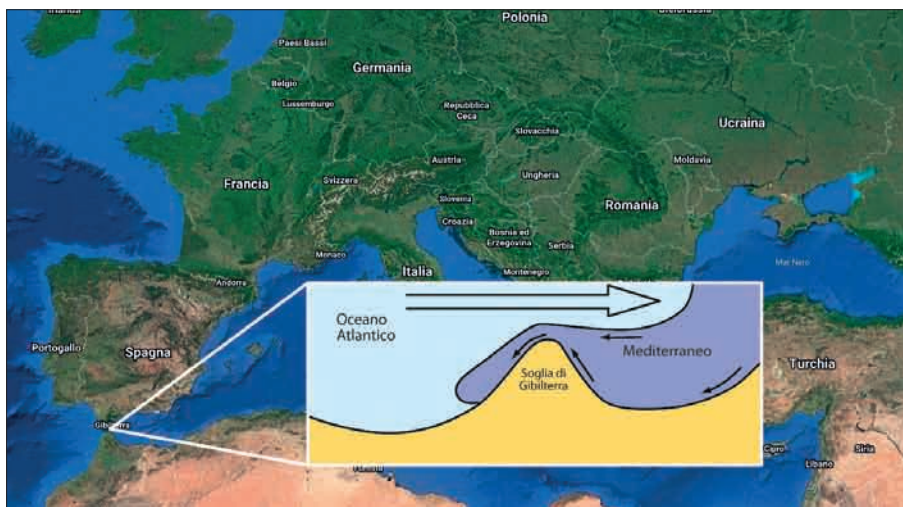


Le vacanze al mare per noi italiani sono un imperativo categorico, ma spesso e volentieri preferiamo godere di mari tropicali come il Mar Rosso o quelli Caraibico e Maldiviano, piuttosto che gioire del nostro mare, il Mar Mediterraneo, che ci offre un'infinità di bellezze ma che purtroppo, ancora oggi non sappiamo apprezzare. A tal proposito, cercherò di mostravi il Mediterraneo nella sua intera bellezza.

Il *Mare Nostrum*, inizialmente così chiamato dagli antichi romani, è un mare unico con caratteristiche oceanografiche, biologiche e storiche davvero molto singolari.

Il Mar Mediterraneo è un bacino semichiuso –

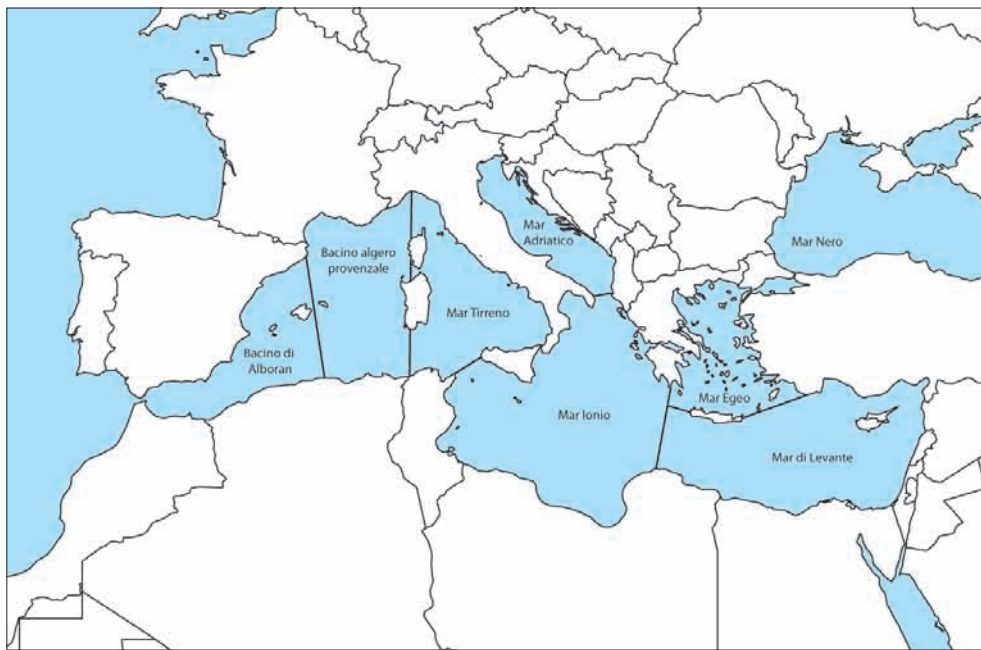
non a caso il significato del suo nome vuol dire “In mezzo alle Terre” – che va dallo Stretto di Gibilterra fino alla Turchia. È un mare profondo (la profondità media è di circa 1500 m), le cui coste si estendono per ben 46 000 chilometri, ed è molto salato (la salinità è del 38‰, ovvero 38 g di sale per un kg di acqua). Questa salinità è notevole rispetto a quella del vicino Oceano Atlantico, che è pari al 36‰, ed è dovuta proprio al fatto che il Mediterraneo, essendo un bacino semichiuso, è soggetto a una forte evaporazione, che supera gli apporti di acque dolci provenienti dai fiumi o dalle acque meteoriche. Proprio 5 milioni di anni fa, il Mediterraneo evaporò completamente (Crisi di salinità del Messiniano) a causa della chiusura dello Stretto di Gibilterra. Un'altra peculiarità del Mar Mediterraneo è la temperatura dell'acqua, che non scende mai al di sotto dei 13/14° C, al contrario di quanto avviene nell'Oceano Atlantico, dove essa scende anche a 2° C. Ma se Atlantico e Mediterraneo sono collegati, perché le temperature sono così differenti? La soglia di ingresso dello Stretto di Gibilterra ha una profondità molto scarsa, e questo impedisce alle acque fredde e profonde dell'Atlantico di penetrare nel bacino mediterraneo, do-



In apertura, una splendida vista del mare antistante l'isola siciliana di Favignana, la prima delle isole Egadi (Trapani). In questa foto: Lo Stretto di Gibilterra è caratterizzato da una sella rialzata, o soglia (in giallo), che permette alle acque superficiali calde dell'Atlantico (freccia grande azzurra), ma non a quelle fredde e profonde, di entrare nel Mediterraneo.

del Messiniano) a causa della chiusura dello Stretto di Gibilterra. Un'altra peculiarità del Mar Mediterraneo è la temperatura dell'acqua, che non scende mai al di sotto dei 13/14° C, al contrario di quanto avviene nell'Oceano Atlantico, dove essa scende anche a 2° C. Ma se Atlantico e Mediterraneo sono collegati, perché le temperature sono così differenti? La soglia di ingresso dello Stretto di Gibilterra ha una profondità molto scarsa, e questo impedisce alle acque fredde e profonde dell'Atlantico di penetrare nel bacino mediterraneo, do-





Suddivisione orizzontale del Mar Mediterraneo.

ve arrivano solo le acque superficiali e calde, e di abbassarne la temperatura.

Non solo, il Mediterraneo è suddiviso in realtà in bacini più piccoli, che da Gibilterra alla Turchia sono i seguenti: Bacino di Alboran, Bacino algero provenzale, Mar Tirreno, Mar Adriatico, Mar Ionio, Mar Egeo e, infine, il Mar di Levante.

Le acque del Mediterraneo sono particolarmente trasparenti; ciò è dovuto a una condizione di oligotrofia, ovvero a una poca presenza di nutrienti, che però permette, anche grazie a un'intensa luminosità solare, la vita agli organismi vegetali fino a 50 metri. Dal punto di vista della biodiversità, intesa come variabilità biologica di specie, habitat ed ecosistemi, il Mar Mediterraneo vanta una ricchezza inestimabile, sia a livello di ambienti marino-costieri, sia di specie marine animali e vegetali, tanto eterogenea da non poter essere riscontrata in altre aree del mondo. Secondo studi e stime portate avanti dal WWF, la biodiversità marina del Mediterraneo racchiude oltre 17000 specie, cifra che rappresenta il 25%



Pinna nobilis, il bivalve endemico del Mar Mediterraneo.



Parte di una prateria sommersa della fanerogama marina *Posidonia oceanica*.

della diversità delle specie marine globali. Di queste 17000, 1300 specie di alghe, 6500 specie di invertebrati e 8500 specie marine macroscopiche, inclusi squali e mante. È incredibile quanta diversità ci sia in una distesa d'acqua che ricopre solo l'1% della superficie mondiale! Tale ricchezza sicuramente è attribuibile non solo al fatto che il Mediterraneo è forse il mare da più a lungo oggetto di studi e ricerche, ma anche alla sua complessa storia.

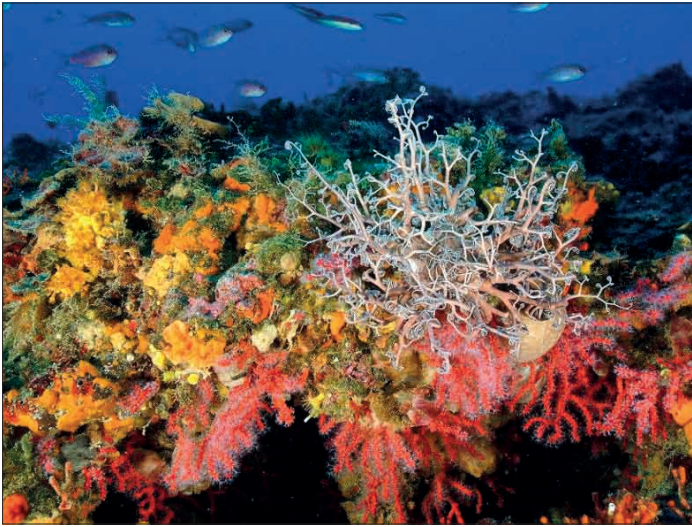
Le specie del Mediterra-

neo hanno origini molto diverse: di derivazione oceanica, tropicale, ma vi sono anche endemi-

smi, ovvero specie esclusive del Mar Mediterraneo. Il numero di specie mediterranee endemiche è stimato fra il 20 e il 30% di quelle presenti in questo mare, e ospita intorno al 7% di tutte le specie di pesci marini presenti al mondo, con un'ampia rappresentanza di specie tipiche sia di ambienti temperati sia tropicali.

Tra le specie endemiche proprie del Mediterraneo vi sono la *Pinna nobilis*, mollusco bivalve, simile alle più comunissime cozze, che però, a differenza di queste ultime, può vivere fino a 20 anni e raggiungere lunghezze di un metro.

La *Pinna nobilis*, volgarmente chiamata "nacchera di mare", fortemente minacciata e quasi a rischio estinzione, è associata alle praterie di *Posidonia oceanica*, pianta marina endemica del Mediterraneo, fondamentale per l'ecosistema marino e polmone dei nostri mari. Ma se fino



Ambiente sommerso di coralligeno caratterizzato da spugne (in giallo e arancio), corallo rosso e stella gorgone in primo piano (grigio marroncino).

a circa 50 m incontriamo il verde delle praterie di *Posidonia oceanica*, oltre incontriamo il coralligeno, definito come biocenosi dovuta al concrezionamento prodotto dagli organismi, sia animali, sia vegetali, in grado di produrre calcare (carbonato di calcio).

Il nome coralligeno, a differenza di quanto si può pensare, non deriva dal fatto che ci siano coralli, bensì dal suo maggiore costruttore, ovvero dalle alghe rosse incrostanti appartenenti alle corallinacee. Il coralligeno è un ambiente unico e tipico del Mediterraneo, così come alcuni degli organismi che lo costituiscono: *Paramuricea clavata* ed *Eunicella cavolini*, rispettivamente le gorgonie rosse e gialle.

Altri organismi endemici del nostro mare sono la *Cratena peregrina*, grazioso nudibranco facilmente osservabile anche facendo snorkeling, il tordo ocellato, pesce facile da incontrare in immersione e anche esso amante delle praterie di *Posidonia oceanica*. Tra gli organismi endemici del Mediterraneo vi sono anche la bavosa bianca, pesciolino piccolo e simpatico, il preziosissimo corallo rosso, *Corallium rubrum*, e la magnifica



Cratena peregrina, mollusco nudibranco.



Corallo rosso, *Corallium rubrum*. Particolare dei polipi bianco/trasparenti estroflessi dallo scheletro rosso.

medusa *Cassiopea Mediterranea*, *Cotylorhiza tuberculata*. Tra le più comuni specie proprie del Mediterraneo vi è inoltre la comunissima *Patella ferruginea*.

Le specie del Mediterraneo però, negli ultimi anni hanno iniziato a convivere con le specie aliene provenienti dal Canale di Suez, che collega il Mediterraneo con il Mar Rosso. Nessuna specie locale sembra essere scomparsa a causa della migrazione delle specie lessepsiane, da Ferdinand de Lesseps promotore ed esecutore del Canale di Suez stesso, ma semplicemente adattata. Le specie provenienti dal Canale di Suez hanno però sicuramente interferito con il funzionamento, la dinamica e la stabilità delle comunità marine locali. Ad esempio, la triglia Mediterranea, *Mullus barbatus*, e il merluzzo, *Merluccius merluccius*, sembrano essersi spostati in acque più profonde e più fredde, lasciando il posto ai loro rispettivi competitori indo-pacifici: *Upeneus moluccensis* e *Saurida undosquamis*. Altra specie lessepsiana è la *Caulerpa racemosa*, alga che insieme alla *Caulerpa taxifolia* sta minacciando le preziose praterie di *Posidonia oceanica*, occupandone l'areale. Altre specie che stanno prendendo sempre più piede nel Mediterraneo sono il pesce scorpi-

ne, magnifico quanto pericoloso a causa dei suoi aculei veleniferi, la bavosa africana e il nudibranco *Bursatella leachi*.

Ma qual è il motivo per cui queste specie riescono a vivere nel Mediterraneo senza problemi?

Il Mediterraneo, da qualche decennio, si sta tropicalizzando a causa del riscaldamento globale, e le specie provenienti dal Mar Rosso, mare tropicale, riescono ad adattarsi perfettamente. Ma in un certo senso questa non è una condizione nuova al Mediterraneo, che sembra tornare indietro nel tempo a qualche milione di anni fa. Infatti, il Mediterraneo era del tutto simile agli odierni mari tropicali: caldo, poco profondo e con barriere coralline. Ne sono una testimonianza le Dolomiti, dove milioni di anni fa la vita si è trasformata in pietra.



Gorgonia gialla, *Eunicella cavolini*.



Un esemplare di innocua Cassiopea Mediterranea, *Cotylorhiza tuberculata*.



Pesce scorpione, *Pterois volitans*.

Le Dolomiti, che oggi si vedono ergere maestose nel Nord del nostro Paese, un tempo erano parte del fondale del Mar Mediterraneo, e sono composte per lo più da fossili, ex esseri viventi, come spugne, alghe e conchiglie, che mediante un processo durato milioni di anni sono diventati roccia. Tuttavia, il benessere del *Mare Nostrum* appare, purtroppo, sempre più compromesso dall'azione dell'uomo e dall'eccessiva pressione delle sue attività, che portano a una sempre maggiore degradazione delle risorse. Il Mediterraneo, così come il resto degli oceani, ad oggi è continuamente minacciato non solo dal riscaldamento globale, ma anche dall'inquinamento, dalla plastica, dal traffico marittimo e dall'eccessiva pesca, ed è pertanto nostro dovere difenderlo. Il Mar Mediterraneo non ha assolutamente nulla da invidiare ai mari del resto del mondo. È una vera e pro-

pria risorsa, culturale, naturale e paesaggistica, scientifica, sociale ed economica di cui possiamo e dobbiamo usufruire, ma sempre nel massimo del rispetto e nelle giuste misure e adottando comportamenti sostenibili che possano garantire il ripristino dell'equilibrio tra uomo e ambiente. ■



Bursatella leachi, mollusco nudibranco dal particolare aspetto.

Luna Rossa vince la Prada Cup

di Giulio Guazzini



Sono passati 21 anni e dall'altra parte del globo, da quel braccio di mare esotico e fantastico che è il Golfo di Hauraki ad Auckland, in Nuova Zelanda, arrivano venti di gloria, emozioni infinite, grazie all'impresa spaziale di *Luna Rossa* capace di vincere la *Prada*

Cup, la selezione degli sfidanti, quella che prima si chiamava *Louis Vuitton Cup*. Un primato fondamentale da conquistare, indispensabile per accedere di diritto alla sfida con i defender di *Emirates Team New Zealand* e così dare l'assalto alla 36ª edizione dell'*America's Cup*, il Trofeo



In apertura, Giulio Guazzini, velista e noto telecronista di regate. In questa foto, i due timonieri che hanno guidato l'equipaggio italiano, Francesco Bruni e l'australiano Jimmy Spithill, affiancati dal tattico Pietro Sibello.



Luna Rossa in regata contro la barca britannica.

Sportivo più antico del mondo. Il team, guidato dallo skipper Max Sirena, dopo aver battuto nei Round Robin gli statunitensi di *American Magic*, squadra rappresentante il prestigioso New York Yacht Club, ha letteralmente asfaltato con un 7 a 1 i britannici di *Ineos Team UK*, guidati dal pluricampione olimpico Sir Ben Anslie, in gara con il guidone del Royal Yacht Squadron di Cowes, proprio dove, nel 1851, con la Coppa delle 100 Ghinee, prese forma la sfida. Un successo che abbaglia e inorgoglisce e che in fondo va oltre il dato sportivo. Metafora di un'Italia che, grazie a *Luna Rossa Prada Pirelli*, torna a farci sognare, a farci credere in noi stessi, in un momento difficile e incerto a causa della Pandemia, a lanciare un necessario segnale di speranza.

Ma la vittoria nelle regate è prima di tutto una grande dimostrazione d'ingegno, un trionfo di eccellenza nostrana, attitudine a confrontarsi

con idee a volte rivoluzionarie.

"Siamo italiani, che cavolo!", esclama a sorpresa il timoniere palermitano della *Luna Rossa* Francesco Bruni superato il traguardo, dimostrando tutto il suo entusiasmo e genialità. Atteggiamento risoluto, compassato e molto anglosassone nel condurre una macchina volante complessa come l'AC75 che naviga quasi a 100 chilometri orari sull'acqua ma deciso anche a mostrare, con autentica spontaneità, tutta la sua profonda anima latina, spirito mediterraneo! Pochi fra osservatori, tifosi e addetti ai lavori avrebbero scommesso su una vittoria così schiacciante. In Inghilterra un giornalista si era spinto oltre, pronosticando prima della

finale che la corazzata britannica avrebbe addirittura fatto piangere gli italiani! E invece in finale sono bastate 2 regate per strapazzare gli inglesi, neutralizzare ogni tentativo di rimonta, confinandoli all'unica magra possibilità di conquistare il solo punto della bandiera.

La cronaca della giornata conclusiva parla chiaro. *Ineos UK* e *Luna Rossa* come due combattenti sul ring.

La prima regata di giornata con 11 nodi di vento e un'onda corta e fastidiosa generata dalla corrente contraria alla direzione del vento. L'ingresso da sinistra con i 10 secondi di anticipo del team britannico rispetto a chi entra con mure a dritta e con diritto di rotta. Un posizionamento voluto con determinazione sul pin di sinistra, lato favorito.

Luna Rossa non perde la concentrazione e risponde aumentando la distanza laterale, resistendo

Il fascino delle notti magiche di Luna Rossa

Con la Coppa America, dopo 21 anni, tornano anche le notti magiche davanti alla televisione. Se è vero che nel cuore della notte anche la luna cambia colore e diventa rossa di fronte allo spettacolo entusiasmante delle macchine volanti, gli Ac75 veloci come Formula Uno in pista, è pur vero che a risorgere e a trasformarsi in un autentico fenomeno mediatico è il ritorno del popolo della notte, quello del tifo da stadio di fronte alla TV come se il pubblico fos-



se tutto ad Auckland, agli antipodi del mondo stregato dalla Luna. Improvvisati navigatori insonni in fondo che si riscoprono velisti provetti pronti a commentare di virate, strambate e di foiling anche se d'estate non vanno oltre alla ciambella sul tradizionale pattino da spiaggia. Ma si sa, l'entusiasmo, insieme al sangue dello sportivo da salotto, va in ebollizione quando si vince e il tricolore sventola piegando gli avversari, regalandoci inaspettate soddisfazioni, quasi delle rivincite ancestrali quando i velisti della *Luna* conquistano la selezione degli sfidanti per la terza volta nella storia, dopo aver demolito i britannici di *Ineos* eredi dell'ammiraglio Nelson! Una questione che va oltre l'agonismo, oltre lo sport.

Sfide fra signori del vento e delle onde che diventano pane quotidiano. Grazie al mezzo televisivo diventa cosa di tutti; ci permette di salire a bordo di astronavi dell'acqua anche se soffriamo il mal di mare! Non importa che sia una barra, una ruota, un timone o un volante. Per una volta possiamo stringerlo anche noi. Un richiamo irresistibile delle sirene come quando c'è la Ferrari che ci fa sentire tutti uniti sotto il segno del cavallino di Maranello, il

cielo rosso dei bolidi urlanti che ci fa ritrovare il senso di un'identità nazionale!

A vincere infatti, insieme a *Luna Rossa Prada Pirelli*, almeno per ora, sono stati gli ascolti Tv che premiano l'evento *America's Cup* e la vela in generale, ridefinendola come disciplina di grande interesse per il pubblico sportivo e non solo. Le dirette trasmesse su RaiDue dalle 3:50 alle 6:00 e in replica su Raisport + HD alle 8:15 del mattino hanno vinto il loro trofeo raggiungendo dati record di ascolto. Le telecronache, condotte in studio dal sottoscritto, con il

supporto di un equipaggio super qualificato composto dai tecnici: Ruggero Tita, ingegnere, campione del mondo classe *Nacra 17* qualificato per l'olimpiade di Tokio 2021, Edoardo Bianchi, ingegnere, due campagne olimpiche, costruttore di *Luna Rossa*, Paolo Cori progettista e Francesco de Angelis vincitore nel 2000 della *Louis Vuitton Cup* su *Luna Rossa*, insieme a molteplici collegamenti con la Nuova Zelanda, hanno fatto registrare mediamente alle 4:30 del mattino il 10.50 % di share con 500 mila telespettatori e nel giorno della finale della Prada Cup il 12.70% di share con quasi un milione di telespettatori. Dati che dimostrano, ancora una volta, quanto la vela con i suoi eventi non sia uno sport minore!

sullo stesso lato sino all'inizio del recupero inscenato al primo incrocio. Un lento ma progressivo e inesorabile vantaggio sino a mettere *Britannia* nei rifiuti delle vele. Una circostanza difficile che costringe gli inglesi a spaiare di bolina e tornare a sinistra. Una posizione che non lascia scampo a Ben Anslie e al suo equipaggio, marcati a vista e controllati dall'avversario, lato dopo lato, sino al traguardo tagliato con un ritardo di 1400 metri. Piena di pathos e di grande intensità, l'ottava prova affrontata dagli inglesi con quella pressione sulle spalle che non ti concede errori.

L'intensità del vento cresciuta sino ai 15 nodi porta gli inglesi, molto aggressivi, a forzare la mano in partenza. *Luna Rossa* parte in OCS, in leggero anticipo, tanto da prendere una imprevedibile penalità. Ma nonostante sia partito in salita per la barca italiana, l'ottavo match race si trasforma ancora una volta in un progressivo recupero. Maggiore il target di velocità soprattutto di bolina ma straordinario soprattutto l'angolo al vento rispetto alla boa, quel VMG (Velocity Made Good) tanto importante per fare prua ed essere inattaccabile. Controllo costante, mancanza di sbavature in manovra sino all'agognato traguardo, tagliato questa volta con 56 secondi di vantaggio sufficienti a mandare a casa tramortiti gli inglesi e mettere nel sacco la prima edizione della *Prada Cup*.

Magica *Luna Rossa* con il guidone, i colori del Circolo Vela Sicilia, del presidente Agostino Randazzo, entra di diritto nella storia dei 170 anni della Coppa. È la terza volta che una barca italiana vince la selezione degli sfidanti, ora chiamata *Prada Cup*. Ricordiamo la prima volta; fu nel 1992, con il *Moro di Venezia* di Raul Gardini, a San Diego, skipper Paul Cayard. La seconda sempre ad Auckland, in Nuova Zelanda, nel 2000 con la prima *Luna Rossa*, Ita 45 guidata da Francesco De Angelis. Insomma ci sono voluti 21 anni e cinque tentativi falliti per riuscire a riportare il tricolore nella *Coppa America*, e l'avventura non è davvero ancora finita! Manca l'ultimo atto, quello che potrebbe fare entrare i velisti della *Luna* nella leggenda!

Un successo comunque di gruppo, costruito e condiviso da tutto il team come sostiene da sempre lo skipper e team director di *Luna Rossa Prada Pirelli*, il romagnolo Max Sirena, colui che

faceva parte dell'equipaggio di *Luna Rossa* nel 2000 a Auckland, capace nel frattempo di vincere due edizioni della Coppa: con *Oracle* nel 2010 a Valencia e con *New Zealand* nel 2017 a Bermuda, a lui il patron Patrizio Bertelli, mister *Coppa America*, ha questa volta affidato la "mission impossibile" di dare l'assalto alla vecchia Brocca.

Se l'Italia torna a sognare è grazie all'astuzia, all'ingegno tutto nostrano, alla capacità di trovare soluzioni originali e all'avanguardia. Solo, si fa per dire, di 65 milioni di euro il budget di *Luna Rossa* contro i 115 milioni degli americani di *American Magic* e ai 125 milioni degli inglesi. All'orizzonte mentre *Luna Rossa Prada Pirelli* festeggia sulle banchine della base la vittoria della *Prada CUP*, i defender, i kiwi di *Emirates Team New Zealand* si allenano, sfrecciano in mare ad un passo quasi in segno di sfida, di monito! Quasi a voler ricordare, con i colori del loro scafo rosso e nero, che sono pronti al confronto, determinati ad imporre il loro gioco, quasi a voler ribadire il loro mito di invincibilità, qualcosa che trapela chiaramente attraverso il significato del loro nome Maori *Te Rehutai* (lo spirito dell'oceano che rassicura e dà forza).

Incognite, previsioni e congetture avvolgono il team dei defender, rappresentati dal granitico skipper Grant Dalton e dal giovanissimo e prodigioso timoniere baciato dalla fortuna Peter Burling. Di fatto, i kiwi dispongono di un mezzo assai veloce soprattutto con tanto vento. Come predisposto dal regolamento, hanno potuto partecipare solo alle regate preliminari delle World Series, poi si sono solo allenati da soli in mare e molto al simulatore. Sono stati battuti solo in una regata dagli statunitensi di *American Magic*. Il loro timoniere Peter Burling, oro olimpico nella classe 49er non sembra avere l'esperienza nel match race di Francesco Bruni e Jimmy Spithill. Un vantaggio per i velisti della *Luna* aver regatato sempre, al contrario dei Kiwi costretti all'isolamento. Si parla come sempre di armi segrete dei neozelandesi come i piccoli foil a T rovesciata e la nuovissima randa, la main sail, vela principale di superficie ridotta, da vento forte chiamata "bateva".

Di sicuro ci rispettano ma non ci temono perché loro sono abituati a non temere mai nessuno! ■

Marittimità: vecchio concetto, nuova parola

di Enrico Cernuschi



La “marittimità” è un concetto troppo grosso per essere visto a occhio nudo. Anzi, si tratta, per la precisione, di una parola che non esiste. Il vocabolario della Treccani parla chiaro quando spiega: “Marittimità, sostantivo femminile [derivazione di *marittimo*]. Carattere marittimo di una regione, determinato dal suo sviluppo costiero in rapporto alla superficie, dalla distanza dal mare dei suoi punti più interni o dal rapporto fra la lunghezza delle coste e la lunghezza del confine terrestre”.

Insomma, per molti dei nostri accademici e intellettuali, terragnoli come pochi, al pari di politici di ogni colore e del 99,9 periodico per cento dei giornalisti e dei mezzi busti televisivi di turno, la marittimità è lo sviluppo costiero di un territorio. Roba da bagnanti, pertanto, e circostanza da cui dipende la non marittimità, per esempio, della Svizzera (che pure dispone di una discreta flotta mercantile) o, ancora, di San Marino e della Città del Vaticano.

In effetti le parole non nascono a caso, ma sono la materializzazione (se così si può dire)

delle idee. Ho parlato, sia ben chiaro, di idee, non di realtà materiali, contro le quali si può sbattere fisicamente – magari facendosi anche male – e che possono essere apprezzate e misurate ricorrendo ai cinque sensi. Un principio, una filosofia o, ancora, un certo modo di intendere l’esistenza, sia terrena sia ultraterrena, sono, infatti, eventi altrettanto concreti (e spesso più pericolosi) di uno scoglio o di un paracarro. L’emergere, è proprio il caso di dirlo, del vocabolo marittimità nel corso degli ultimi anni non è, pertanto, un accidente casuale, ma una precisa esigenza materiale, oltre che lessicale.



In apertura, navi all’ormeggio in una base navale militare. In questa foto, una panoramica del porto di Palermo.



La pericolosità del mare è espressa anche in questa tempesta vista da bordo di una petroliera.

Se si trattasse di una necessità per soli iniziati come, per esempio, i botanici o i medici, basterebbe mutuare o introdurre, per l'occasione, il solito termine, più o meno impronunciabile, derivato dal greco. In fin dei conti che necessità ha, l'uomo comune, di conoscere il significato dello sviluppo simpodiale, oppure la formula chimica dell'acido acetilsalicilico (alias aspirina)? Quella della marittimità è, per contro, una categoria d'uso comune, vasta e vitale come l'acqua e l'aria atmosferica. Soltanto che – appunto perché banale – è stata data per scontata per troppo tempo, con conseguenze, di medio e lungo periodo, piuttosto negative che solo ora si sta cercando, faticosamente, di raddrizzare. Ma andiamo con ordine e cominciamo questo breve excursus (sarebbe però meglio dire appello, o preghiera, rivolta al paziente Lettore) nel modo più umile e pedestre possibile. Chi sta leggendo queste righe non è, con ogni probabilità, scalzo, ma ha ai piedi o un paio di scarpe oppure delle pantofole. Indipendentemente dalla fattura, italiana o straniera, dalla

marca e dal colore di questi capi d'abbigliamento, di per sé indispensabili, resta il fatto che il cuoio, la gomma e/o la tela con cui sono fatti proviene, interamente o in parte, da qualche Paese al di là del mare. L'energia che ha convertito le materie prime di cui sopra (per tacere dei coloranti) nei calzari in questione è anch'essa, per almeno il 50%, d'origine straniera e ultramarina. E tutto questo senza contare l'alimentazione dell'operaio che, a mano oppure mediante complesse macchine a controllo digitale (parimenti d'importazione via mare, essendo di per sé stesse piuttosto voluminose) le ha confezionate e del suo collega che le ha trasportate fino al molo d'imbarco in vista della successiva spedizione all'importatore di turno, il quale mangia, pure lui, cereali d'origine straniera, frutta esotica, quando capita, oppure pesce pescato e surgelato negli oceani. Se questo processo fosse avvenuto interamente per via terra i costi complessivi di quel paio di calzature sarebbero stati, mediamente, 50 volte maggiori in quanto, tanto per cominciare, ce ne sarebbero state po-

chissime a disposizione. Detto in altre parole, gireremmo scalzi, oppure – come accadeva fino a mica tanti anni fa – le scarpe, bene prezioso, sarebbero state poche, risuolate e da ingrassare, lucidare e trattare con cura – di cuoio e da usare tutti i giorni come erano – come la mia mamma mi spiegava, a suon di sacrosanti scappellotti, se avessi provato a rovinarle per giocare a calcio anziché usare, se proprio dovevo prendere a pedate un pallone a esagoni bianchi e neri, quelle da ginnastica, che ai giorni nostri erano parimenti improponibili (oltre che poco adatte alla bisogna e, soprattutto, alle caviglie), ma che a quell'epoca (anni Sessanta) erano comunissime per quello e per qualsiasi altro sport che non fosse praticato dai professionisti del settore.

Sono partito dalla base e più terra terra che non si può, ma il concetto di cui sopra non cambia se si passa alla biancheria e all'abbigliamento in generale, oltre che ai veicoli, all'edilizia, all'elettronica e a chi più ne ha più ne metta. Persino l'italianissimo e autarchico marmo di Carrara ha bisogno di un infinito corredo di macchine e materiali, speciali e non, legati ai traffici marittimi, prima di arrivare ad essere lavorato e, soprattutto, venduto. In alternativa, tanto varrebbe lasciarlo nelle cave o farci, al massimo, templi (da erigere rigorosamente a forza di braccia) stile Stonehenge, giusto più belli e squadrati (a mano), come si usava ai bei tempi: 5000 e passa anni fa; quando cioè il mondo era sicuramente ecologico, visto che le possibilità della specie umana di dominarlo e di viverci erano ancora decisamente scarse rispetto al trionfo panteistico della natura, non a caso adorata da quei nostri progenitori. Costoro erano infatti caratterizzati da una vita media inferiore ai vent'anni, oltre che falcidiati (in primo luogo, ovviamente, le donne), come individui e come collettività, da una mortalità da parto nell'ordine stimato dai paleontologi del 15% circa.

Il nostro mondo attuale è diverso (non ho detto migliore, tanto per non inimicarmi certi cultori di una presunta, e mitica, passata età dell'oro, stile regno di Saturno, che, a parere mio, non è mai esistita), oltre che dominato, secondo le statistiche, da due telefonini a testa (ossia uno per mano), ed è nato, che ci piaccia o no, sull'acqua. Probabilmente si cominciò con i fiumi, poi con i laghi e, infine, fu la volta dei mari e degli

oceani. Il fenomeno in parola è continuato, cosa curiosa, indipendentemente dal succedersi dei troni e delle dominazioni. Egizi, greci, romani, vichinghi, cinesi e così via: nessuna differenza. La ragione di questa costanza evolutiva (tradottasi in comunità umane sempre più numerose, ricche e longeve, sia pure su scala decennale e secolare, naturalmente) poggia, invero, su un elemento molto più solido, se così posso dire, di qualsiasi religione, ideologia, costituzione, dinastia, tecnologia, moda eccetera: si tratta, infatti, del Principio di Archimede. Data la spinta, dal basso verso l'alto, di un corpo immerso in un liquido pari al volume dell'acqua spostata, il trasporto via acqua costa (e costerà) sempre meno, enormemente meno, rispetto a qualsiasi sistema terrestre o aereo (quest'ultimo, poi, è un lusso proibitivo, come conferma l'attuale pandemia planetaria, con la correlata crisi dei viaggi). Secondo la fisica quantistica, inoltre, il teletrasporto alla *Star Trek* è ancora più rovinoso, oltre che apparentemente impossibile, dal punto di vista dei bilanci, vista la quantità di energia che richiederebbe, e come tale non sarà mai applicabile a quei carichi alla rinfusa che continuano a costituire, assieme al traffico delle cisterne, la spina dorsale di qualsiasi economia industriale, visto che le fabbriche (anche quelle dotate di stampanti 3D) continuano ad avere bisogno di materie prime, mentre il personale (con le rispettive famiglie) si ostina a non perdere l'abitudine di mangiare almeno due volte al giorno.

Tutte le considerazioni di cui sopra, come avrà notato chi ha letto fin qui queste righe, esulano completamente dal pur necessario tecnicismo che caratterizza gli uomini di mare e la loro cultura. Si può vivere, magari male, continuando a non riuscire a distinguere la prora dalla poppa, ma non si può esistere se il sistema circolatorio del pianeta, espresso a sua volta dal concetto di marittimità inteso nella sua interezza, funziona male o, addirittura, si blocca. A questa paralisi seguirebbe, infatti, nel giro di poche settimane (non ho detto mesi) quella, definitiva e mortale, dei singoli microcosmi individuali rappresentati dagli uomini, dalle donne, dai bambini e dai vecchi di tutto il pianeta.

Cosa è, quindi, la marittimità, quantomeno secondo il mio modesto parere? È la vita. E cosa



Un F-35 in appontaggio su nave *Cavour*. La componente aerea imbarcata è parte integrante di uno strumento navale flessibile.

è la vita senza la marittimità? La morte, quantomeno della specie umana, in quanto diverse (non tutte) le varie specie animali e vegetali che popolano il pianeta Terra continuerebbero a sopravvivere in un mondo non molto diverso da quello, secondo Darwin, dei protoprimate predecessori dell'australopiteco di 5 milioni di anni fa. Cosa significa, pertanto, marittimità? Tanto per cominciare vuol dire rispettare le leggi del mare. E queste norme non si limitano all'ambiente, ma includono il saper riconoscere e rispettare i tanti pericoli del liquido elemento. Chiunque abbia affrontato una notte in mare – non dico una tempesta doppiando Capo Horn, ma una semplice navigazione immerso nell'oscurità, dove non vedi neppure le stelle (e se, invece, le osservi ma non sai distinguerle, sei bell'e fritto lo stesso, con o senza il GPS) – sa cosa intendo.

Essendo, infine, il concetto di marittimità legato alla specie umana (l'uomo è il solo animale che sa cucinare e navigare), questa parola sottintende pure l'organizzazione sociale e politica. Dire che la democrazia è nata in occasione del passaggio dalle imbarcazioni alle navi dotate di un ponte (diciamo 5000 anni fa circa) e di un equipaggio può sembrare azzardato, ma nessuna organizzazione gerarchica (e a bordo il coman-

dante è uno solo ed è il comandante, altrimenti, statisticamente, non si sopravvive) può nascere senza il principio del rispetto reciproco e del tutti o nessuno, oltre che sulla base dell'ideazione di una struttura organizzativa sociale fondata sulla capacità e sul merito, ovvero sui pilastri della democrazia rispetto a qualsiasi altra forma aggregativa, sia essa basata sul diritto divino, sulla superstizione o, ancora, sull'uso, sempre effimero, della forza bruta.

La nostra Rivista e la nostra associazione hanno per scopo statutario la diffusione della cultura marinara in tutte le sue forme: diportistiche, mercantili, militari, agonistiche, sanitarie, legali, economiche e – perché no? – di costume, visto che nessuno intende, o può, vivere sempre sugli attenti. Oggi questa cultura è definita col termine marittimità, distinguendola così dal navalismo di fine Ottocento, parola che, qualche anno fa, alcuni accademici, o presunti tali, sono riusciti a trasformare in qualcosa di non positivo, confondendo (come spesso accade in certi ambienti, diciamo così, piuttosto pieghevoli rispetto alla moda del momento) la causa con l'effetto. Ma sempre di navi e di marinai si tratta, perché sono loro che affrontano l'acqua (di solito salata) e che fanno girare il mondo. ■

Classe Hansa 303: Come nasce un mondiale

di Carmelo Forastieri

Presidente Nazionale della Classe Paralimpica Hansa 303



LA CLASSE HANSA IN ITALIA

In Italia, la Classe Hansa 303 si diffonde nel 2014 per volontà di alcuni appassionati velisti paralimpici. Inizialmente, l'attività paralimpica legata alla Classe, con radici australiane, era nota a livello internazionale con il nome di "Access" ed è stata orientata maggiormente alla promozione diportistica dello sport della vela per le persone con disabilità piuttosto che all'attività agonistica.

Il 2018 è stato un anno cruciale, l'anno della "affermazione dell'Hansa 303" con il riconoscimento quale imbarcazione paralimpica dal World Sailing, con un incremento di regate e

manifestazioni che hanno dato un grande impulso allo sviluppo dell'attività agonistica.

Nello stesso anno, la Lega Navale Italiana-Previdenza Nazionale, raccogliendo le istanze delle sezioni, coglie al balzo la possibilità di supportare le proprie strutture periferiche nell'importante e meritoria attività paralimpica. Viene istituito un fondo specifico nel bilancio della LNI e, anche grazie al lascito dell'ex Commissario Straordinario della LNI, amm. Romano Sauro, si decide di accordare un contributo per l'acquisto delle imbarcazioni Hansa 303 alle sezioni LNI che avessero avviato l'attività paralimpica.

È la svolta! Da nord a sud numerose sezioni LNI acquistano le Hansa 303 e la Classe inizia a coordinare l'attività paralimpica in tutta Italia sostenendo l'attività agonistica e di promozione, coinvolgendo sempre più persone disabili e non.

La Classe è open, pertanto normodotati e diversabili possono regatare insieme, ed essendo adatta per una conduzione in doppio coinvolge più facilmente insieme istruttori e allievi, semplificando molto la didattica. La Classe, in Italia, nel frattempo, si riorganizza e il direttivo presieduto dal Presidente Marco Rossato si struttura inserendo



In apertura, Carmelo Forastieri, presidente nazionale della classe paralimpica Hansa 303 e vicepresidente della sezione LNI di Palermo. In questa foto, un'immagine del Campionato italiano Hansa 2019 organizzato dalla LNI Palermo.

la figura del direttore sportivo, incarico assunto da Giuseppe Tisci che coadiuva il segretario Gianluca Beretta nello stimolare in tutta Italia manifestazioni e regate. Vengono organizzati da nord a sud veladay paralimpici con lo scopo di avvicinare il più possibile atleti diversabili allo sport della vela; parallelamente si organizzano regate veliche di carattere nazionale che preparano gli atleti al primo vero "Campionato Italiano Assoluto 2018", svoltosi a Genova presso la LNI di Sestri Ponente (GE).

Ben presto è chiaro a tutti che l'imbarcazione Hansa facilita l'attività parasailing che può essere avviata da tutti i Circoli/Sezioni anche di piccole dimensioni: non sono necessarie particolari strutture e la facilità di trasporto e di utilizzo fanno sì che le imbarcazioni possano essere condotte anche da atleti con disabilità grave.

Oggi, nell'anno 2021, si può affermare con certezza che in soli tre anni la classe Hansa ha rilanciato l'attività paralimpica italiana, precedentemente in crisi e quasi asfittica, limitata di fatto alle poche, costose e difficili imbarcazioni della classe 2.4mr, diffondendola nell'intero territorio italiano, in mare come nelle acque interne. In tre anni, la Classe Hansa ha raddoppiato le imbarcazioni e oggi si possono contare ben 90 unità in piena attività, per buona parte di proprietà di sezioni della LNI. Questa crescita esponenziale non poteva non essere notata dalla Federazione Italiana Vela, che, nel mese di settembre 2020, inserisce, per la prima volta, la Classe tra le imbarcazioni partecipanti al Campionato Italiano delle Classi Olimpiche e Paralimpiche (C.I.C.O.) tenutosi in Toscana, evento che racchiude tutte le classi più importanti nel panorama mondiale.

Oltre 300 atleti, suddivisi nelle 10 classi veliche Olimpiche e nelle 2 classi parasailing (Hansa 303 e 2.4mr), hanno regatato dal 16 al 20 settembre nelle acque di Follonica e Marina di Scarlino.

La "matricola" Hansa 303 ha debuttato con successo per la prima volta al C.I.C.O., tingendo di colore il mare di Scarlino con le sue variopinte vele. La partecipazione ha dato un ulteriore lustro e visibilità alla Classe che continua nella sua affermazione a livello nazionale e internazionale.



Presentazione ufficiale del campionato del mondo Hansa al sindaco di Palermo Leoluca Orlando.

Prendendo in prestito il motto della Sezione LNI di Palermo "Una Vela senza Esclusi", si è ancora una volta dimostrato che tutti posso regatare: a bordo delle nostre imbarcazioni hanno navigato 34 equipaggi composti da atleti paralimpici e normodotati, in doppio e in singolo. L'Hansa 303 diventa la barca "inclusiva" per eccellenza e che emoziona tutti coloro che si avvicinano all'attività.

Nel settembre del 2020 la classe elegge il nuovo direttivo. La presidenza passa al palermitano Carmelo Forastieri, atleta paralimpico della classe, mentre Marco Rossato diventa vice presidente. Confermatissimi i consiglieri Gianluca Beretta (segretario) e Giuseppe Tisci (Delegato allo sport), eletti insieme a Daniele Malavolta, atleta con grande esperienza nella paralimpica (2.4mr e presidente del Circolo Liberi nel Vento di Porto Sangiorgio) e Cristina Atzori (presidente della Asd Veliamoci di Oristano). La famiglia Hansa cresce ancora.

La Classe Hansa a Palermo

Il settore paralimpico presso la LNI di Palermo ha radici lontane. Da oltre venti anni la Sezione di Palermo svolge quotidianamente attività inclusiva sotto il motto "Una Vela senza Esclusi",

con i propri soci diversabili prima a bordo delle imbarcazioni Azzurra 600 e poi anche con l'utilizzo delle imbarcazioni Hansa 303.

Nel 2013, da un'idea del Delegato Regionale Carlo Bruno prontamente raccolta dal presidente della Sezione Giuseppe Tisci, la Sezione amplia la manifestazione con il placet e il determinante contributo economico della Presidenza Nazionale, invitando a Palermo a partecipare a "Una Vela senza Esclusi" 20 atleti paralimpici della Lega Navale provenienti da tutta Italia. La brillante organizzazione e l'accoglienza tipica palermitana fanno sì che la manifestazione, ormai divenuta un evento nazionale della Lega Navale Italiana, cresca di anno in anno sia dal punto di vista sportivo sia dal punto di vista sociale, divenendo ben presto un importante evento annuale della LNI ove le sezioni hanno la possibilità di scambiarsi esperienze e buone pratiche. Alla *Vela senza esclusi* partecipano in più edizioni atleti paralimpici del calibro di Massimo Dighe, Marta Zanetti (Londra 2012), Cristiano Dagaro, Marco Gualandris e tanti altri.

Nell'anno 2017 la Sezione, sostenuta dal prof. Emmanuele F.M. Emanuele, presidente della Fondazione Terzo Pilastro Internazionale e dal Panathlon Club di Palermo, presieduto prima da Gabriele Guccione e da Andrea Vitale poi, entra nel circuito Hansa 303.

Nel 2018 la LNI Palermo Centro organizza il



Il sollevatore per disabili al "pontile oltre le barriere" che verrà utilizzato in occasione del campionato del mondo Hansa.

"Campionato Nazionale Centro-Sud" e, nel 2019, la VII edizione di "Una vela Senza Esclusi" ha fatto da contenitore del Campionato Italiano Hansa con un numero record di team: ben 29 equipaggi nelle categorie singolo e doppio! Il titolo di Campione italiano viene assegnato a Marco Gualandris.

Terminato il Campionato italiano, nel mese di ottobre la Sezione di Palermo si pone quale capofila per la spedizione italiana al Campionato Europeo di Portimao (Portogallo), al quale parteciperanno gli atleti delle sezioni di Palermo, Genova, Chiavari e Associazione Veliamoci Asd. Si tratta della prima trasferta internazionale di un gruppo così numeroso di velisti paralimpici italiani iscritti alla classe.

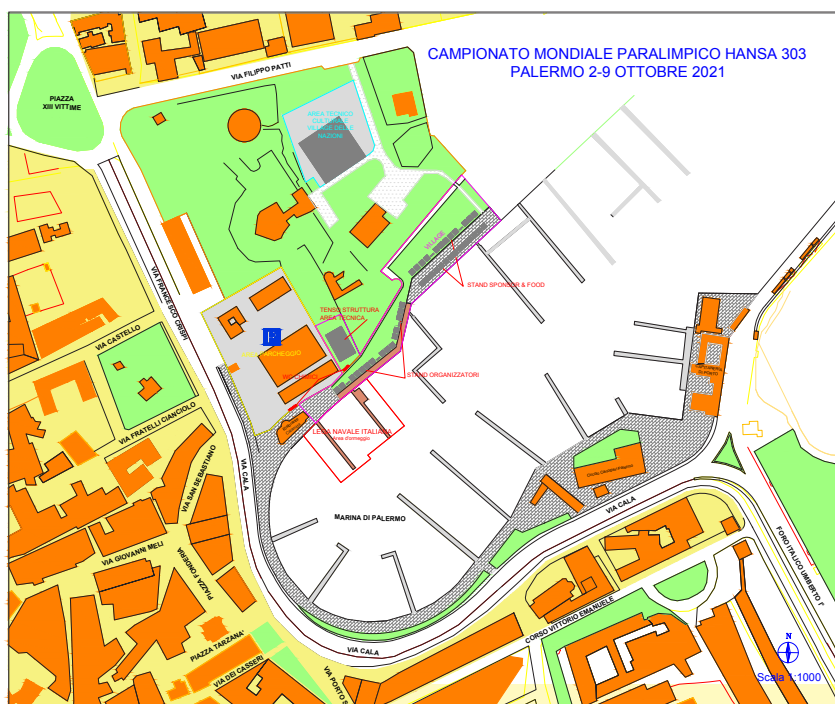
Spinti dal successo del Campionato italiano Hansa, una delegazione formata da Giuseppe Tisci, Direttore Sportivo Classe Hansa Italia, Vincenzo Autolitano allora Presidente LNI Palermo, Fabio Colella Consigliere Nazionale FIV si reca a Portimao (Portogallo) per consegnare al Presidente Internazionale Classe Hansa, l'australiano Bob Schanhinger, la candidatura della Sezione della LNI di Palermo all'organizzazione del Campionato Mondiale Hansa.

Sin da subito, il presidente internazionale si mostra entusiasta dell'idea "Italiana", pur rimarcando il fatto che tale decisione avrebbe potuto essere presa solo nei primi mesi del 2020, valutando tutte le candidature delle altre classi nazionali. Si sarebbe appreso, successivamente, che Francia e Gran Bretagna erano interessate all'organizzazione dell'importante evento sportivo. Terminato il campionato Europeo, il gruppo italiano torna a casa con risultati lusinghieri e grandi speranze per il futuro.

Il mondiale a Palermo

La bella notizia arriva nel mese di febbraio: il presidente internazionale chiede di visionare nel successivo mese di marzo i luoghi e le strutture della sezione e suggellare l'affidamento dell'organizzazione all'Italia, alla Sezione LNI di Palermo.

Il 5 marzo, il Presidente Internazionale, pochi giorni prima del primo



PALERMO – CALA

VILLAGE PARALIMPICO: Il village paralimpico conterà di circa nr. 25 gazebo (misura 3x3 metri) e tensostruttura (misura circa 20 x 20 metri) per le operazioni tecniche e di briefing in caso di pioggia.

AREA PARKING MERCATO ITTICO: consentirà agli atleti di lasciare i mezzi adattati nei pressi della zona del Village e raggiungere la vicina area di ormeggio delle imbarcazioni presso il Polo Nautico "Oltre le Barriere" della LNI zona di ormeggio delle imbarcazioni.

AREA TECNICA- CULTURALE PRESSI CASTELLO A MARE / VILLAGE DELLE NAZIONI (accesso da via Patti): in quest'area, anch'essa dotata di gazebo e tensostruttura per incontri sociali/culturali, verranno allocate le attrezzature dei vari team paralimpici (es. carrelli, ricambi di imbarcazioni ecc.).

AREA VILLAGE PARALIMPICO REGATA: sarà la zona ove verrà creata la zona tecnica per l'organizzazione, ufficiali di regata, tecnici, staff, segreteria etc nonché la zona food ove gli atleti potranno sostare al rientro dalle regate.

lockdown italiano, è a Palermo. Riuscirà ad incontrare, oltre ai dirigenti della sezione, tra gli altri, il presidente del Circolo della Vela Sicilia, Agostino Randazzo, sfidante di Coppa America con *Luna Rossa* che assicura ogni utile supporto e il sindaco di Palermo Leoluca Orlando che, in quei giorni, concede il patrocinio del Comune di Palermo all'evento.

Il campionato mondiale si svolgerà a Palermo dal 2 al 9 ottobre 2021, celebrando anche i 120 anni dalla fondazione della Sezione della Lega Navale Italiana di Palermo. Nonostante il lockdown e la pandemia, nessuno intende arrendersi alle avversità, e la sezione si rivolge agli stakeholders Fondazione Terzo Pilastro Internazionale e Panathlon Club di Palermo, che accolgono la sfida di buon grado e affiancano la sezione nel potenziamento della propria base nautica con un nuovo pontile "oltre le barriere" totalmente accessibile e la commissione per la costruzione di una House Boat, unica nel suo genere poiché totalmente accessibile, che fungerà da spogliatoio e wc per gli atleti.

La gara di solidarietà e supporto che circonda la sezione fa sì che tutti i circoli e le sezioni limitrofe si siano dichiarate pronte a fornir-



Area regata - foto google earth.



Panoramica base nautica L.N.I. Palermo mondiale Hansa - foto google earth.

re gommoni, istruttori, e ogni utile supporto all'organizzazione. La Regione Sicilia Assessorato Regionale allo Sport e turismo, diretto dal dott. Manlio Messina e l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale, presieduta dal dott. Pasqualino Monti, diventano partner dell'evento garantendo il proprio supporto. Dopo mesi difficili, tutto sembra incanalarsi per il verso giusto e ancora una volta la LNI dimostra di essere una grande famiglia. Tutti insieme renderemo unico il mondiale della LNI.

Il 4 ottobre del 2020, alla presenza del Presidente Nazionale, l'amm. Donato Marzano, dell'allora sottosegretario di Stato, dott. Di Piazza, e delle autorità politiche e sportive locali, è stato

inaugurato il nuovo pontile "oltre le barriere", favorendo ulteriormente l'accessibilità al polo nautico della sezione. Esso è dotato di sollevatori e di scivoli a norma di legge, per consentire agli atleti paralimpici di accedere agevolmente alle imbarcazioni.

Si stanno tra le altre cose programmando:

- la realizzazione di un grande *village* delle nazioni per lo scambio socio-culturale-sportivo tra i vari team internazionali;
- l'allestimento di stand per la promozione turistica del territorio e dei suoi prodotti tipici;
- l'installazione di schermi giganti ove si potranno proiettare le varie fasi delle regate;
- eventi giornalieri a fine regata;



International Hansa Class Association World Championships 2021

Palermo - Sicily, Italy

Saturday 2nd October – Saturday 9th October 2021

THE EVENT SCHEDULE

Date	Time	Event	Venue
Saturday 2 nd	09:00 – 13:00	Registration	Race Office
	14:00 – 18:00		
	09:00 – 13:00	Inspection & Measurement and Classification	Technical Area
	14:00 – 18:00		
	09:00 – 13:00	Registration	Race Office
	14:00 – 18:00		
	09:00 – 13:00	Inspection & Measurement and Classification	Technical Area
	14:00 – 18:00		
Monday 4 th	09:00 – 12:00	Registration	Race Office
	09:00 – 12:00	Inspection & Measurement and Classification	Technical Area
	12:30	Competitor Briefing	Technical Area
	18:00	Opening Ceremony	To be indicated
Tuesday 5 th	08:30	Competitor Briefing if required Social Event TBN	Technical Area
Wednesday 6 th	08:30	Competitor Briefing if required Social event TBN	Technical Area
Thursday 7 th	08:30	Competitor Briefing if required Social event TBN	Technical Area
Friday 8 th	08:30	Competitor Briefing if required Social event TBN	Technical Area
Saturday 9 th	08:30	Competitor Briefing if required	Technical Area
	18:30	Closing Ceremony	To be indicated
	19:30	Crew Evening	To be indicated




**International Hansa Class Association
World Championships 2021
Palermo - Sicily, Italy**

Saturday 2nd October – Saturday 9th October 2021

THE RACE SCHEDULE

Date	1st Warning Signal	Class	Event
Monday 4 th	1400	All Classes	Practice Race
Tuesday 5 th	10:30	Hansa 2.3 Hansa 303 Single	Race 1 and 2
	14:30	Hansa 303 Double Liberty	Race 1 and 2
Wednesday 6 th	10:30	Hansa 303 Double Liberty	Race 3 and 4
	14:30	Hansa 2.3 Hansa 303 Single	Race 3 and 4
Thursday 7 th	10:30	Hansa 2.3 Hansa 303 Single	Race 5 and 6
	14:30	Hansa 303 Double Liberty	Race 5 and 6
Friday 8 th	10:30	Hansa 303 Double Liberty	Race 7 and 8
	14:30	Hansa 2.3 Hansa 303 Single	Race 7 and 8
Saturday 9 th	10:30	Hansa 2.3 Hansa 303 Single	Race 9 and 10
	13:30	Hansa 303 Double Liberty	Race 9 and 10

Two races are scheduled for each session with the second race starting as soon as possible after the end of the first race. At the discretion of the Race Committee, an additional (3rd) race may be sailed. A maximum of 10 races are scheduled for each class. No warning signal shall be made after 16:00hrs on Saturday 9th October 2021.

- collaborazione con l'Università degli studi di Palermo e numerose scuole superiori palermitane per una collaborazione nell'accoglienza dei team;
- collaborazione con Enti e associazioni;
- studenti/ciceroni per la scoperta dei tesori della meravigliosa Palermo e della Sicilia;
- tanto altro ancora...

Tutto ciò farà del Mondiale Hansa 2021 occasione di crescita sportiva, culturale, sociale ed economica, senza mai perdere di vista il progetto dell'inclusione. Le grandi sfide si vincono insieme e la LNI tutta, siamo sicuri, saprà con l'orgoglio e la forza di chi non si arrende portare a casa il risultato.

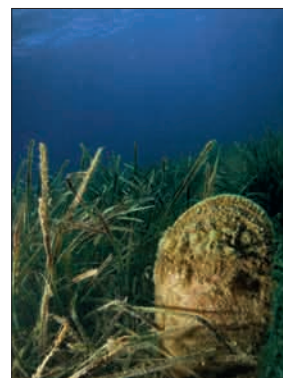
Vi aspettiamo numerosi a ottobre 2021 a Palermo! ■



Carmelo Forastieri, presidente nazionale della classe paralimpica Hansa 303 e vicepresidente della sezione di Palermo della Lega Navale Italiana.

A rischio la *Pinna nobilis*

di Simone Repetto



Il più grande bivalve endemico mediterraneo, la nacchera di mare o *Pinna nobilis*, rischia di scomparire. Lo ha annunciato all'inizio del 2020 la IUCN (Unione Internazionale per la Conservazione della Natura), inserendola nella lista rossa delle specie a rischio critico di estinzione, dopo aver elaborato i dati provenienti da organizzazioni e istituzioni di conservazione di tutto il Mediterraneo (per l'Italia l'Istituto Ispra) che hanno evidenziato una moria diffusa nel bacino, con gli ultimi casi registrati in Slovenia, Croazia, Turchia, Cipro, Tunisia, Malta e Marocco. Quali sono le cause di un simile fenomeno? Come si potrebbe pensare, non sono da attribuirsi in primis alle attività antropiche impattanti, come la pesca e gli scarichi inquinanti, con cui la specie, al contrario, pare resistere e convivere. I killer delle "pinne" sono alcuni parassiti, che si sono diffusi nel Mediterraneo, infettandone a centinaia. La loro azione devastante le porta a indebolirsi e a morire in poco tempo, rimanendo come imponenti scultu-

re biologiche che emergono dal fondo, prive di vita, pronte ad essere abbattute e portate via da correnti e mareggiate fin sulla battigia.

La nacchera può raggiungere e superare un metro di lunghezza e i 30 anni di vita. È spesso situata in mezzo alle praterie di posidonia, da pochi metri fino a 40 di profondità. Come altri molluschi marini, produce filamenti con i quali si ancora sul fondale. Da oltre tre anni sta subendo un attacco devastante e repentino da parte di un parassita che, penetrando al suo



In apertura, la *Pinna nobilis* - foto di Delia Chiappe.

In questa foto, pinna con blennide - foto di Viviana Pasquini.

ventesima puntata:

La Grande Guerra

Cap.3-

"L'affondatore".
seconda puntata

Bravi marinai... siamo riusciti a passare tra le due torpediniere senza farci scorgere.

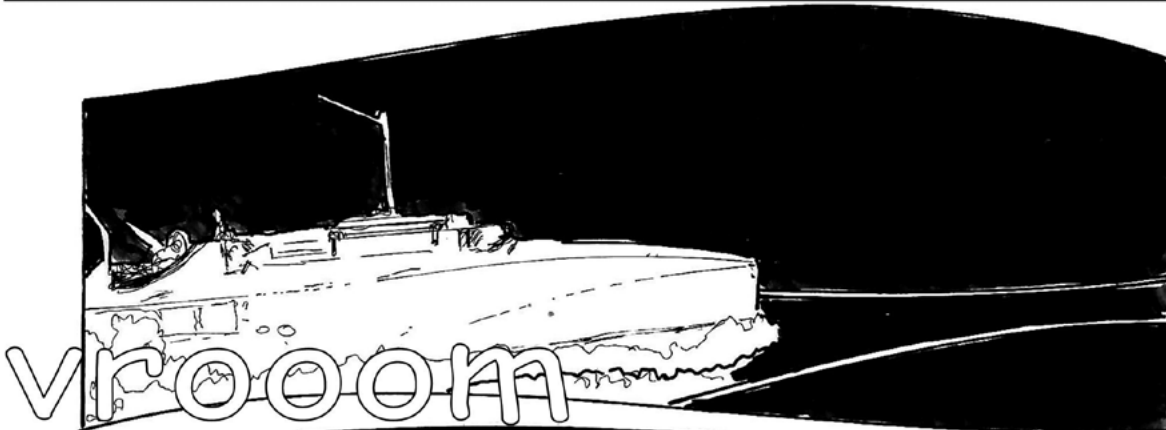
Siamo nel cerchio del lancio. l'angolo di lancio mi sembra perfetto! Al mio comando sgangiate i siluri. Manteniamo la velocità di 12 nodi.

Gli equipaggi delle due piccole unità avevano i sensi acuti al massimo. Ogni marinaio era cosciente che un minimo errore avrebbe palesato la presenza dei due MAS alle navi austro-ungariche; il volume di fuoco di queste non avrebbe lasciato scampo agli italiani. Tuttavia, lo spirito prevalente negli uomini imbarcati su quei mezzi era predatorio...i marinai imbarcati sui MAS 15 e 21 erano stati selezionati dallo stesso comandante Luigi Rizzo.

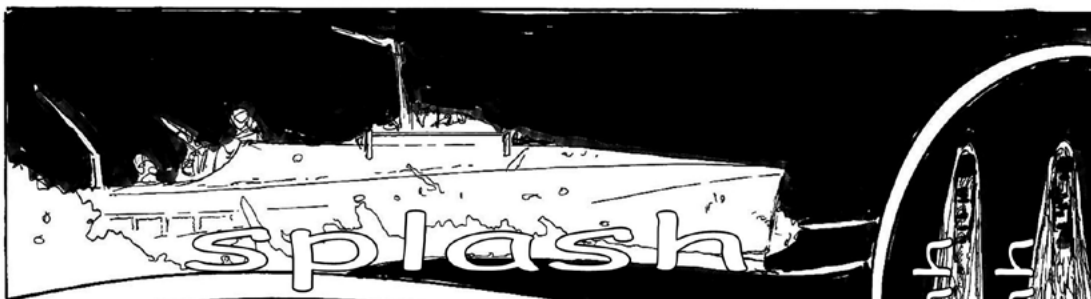
Non capiterà più un' occasione del genere... se dimostriamo che bastano due "semplici" motoscafi per affondare le loro corazzate...gli austriaci si rintanneranno nei loro porti sino alla fine della guerra. Il rischio è altissimo ma la posta in gioco è altrettanto alta. Forza uomini!



Mark Twain scrisse: " Il coraggio è resistenza alla paura è dominio della paura, ma non assenza di paura". Questa frase descrive correttamente lo stato d'animo dei marinai italiani, questi si trovarono a poche centinaia di metri dalle navi austro-ungariche, le prorie dei motoscafi puntarono verso il nemico ed incosapevolmente verso la storia. A 300 metri di distanza i siluri dei MAS vennero predisposti al lancio; un semplice errore di stima della distanza non avrebbe fatto armare le spolette dei siluri e reso inefficace il lancio. I motoscafi procedettero per breve tempo con i siluri pronti al lancio...



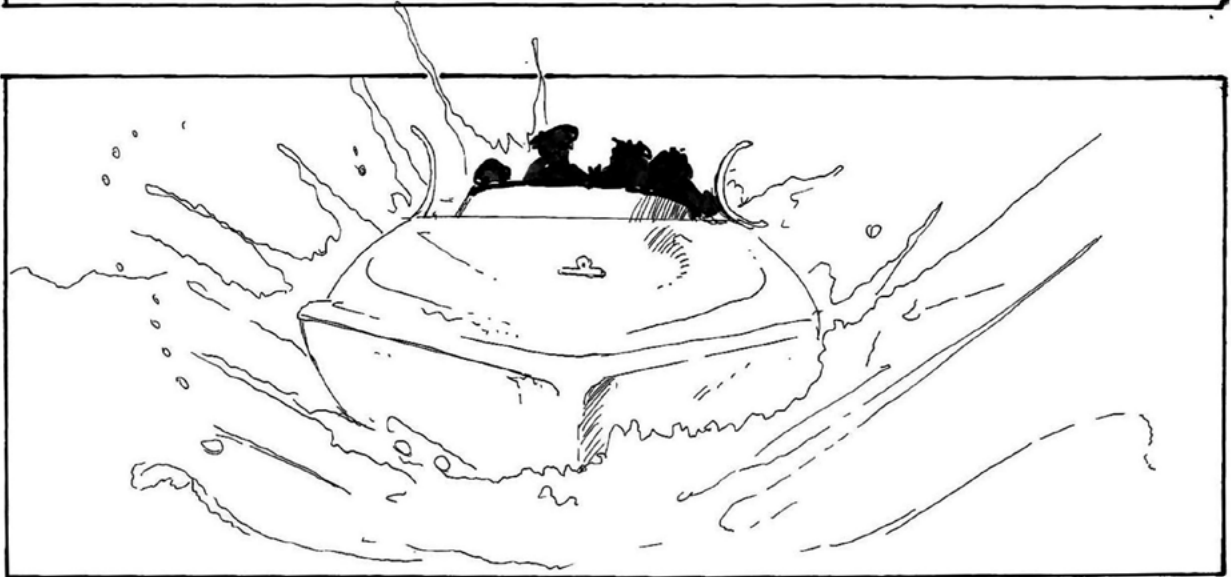
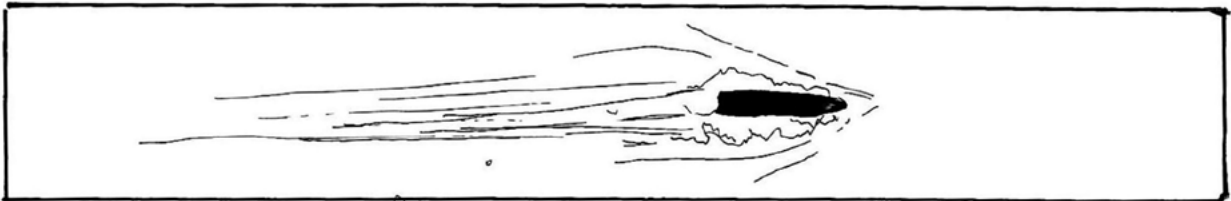
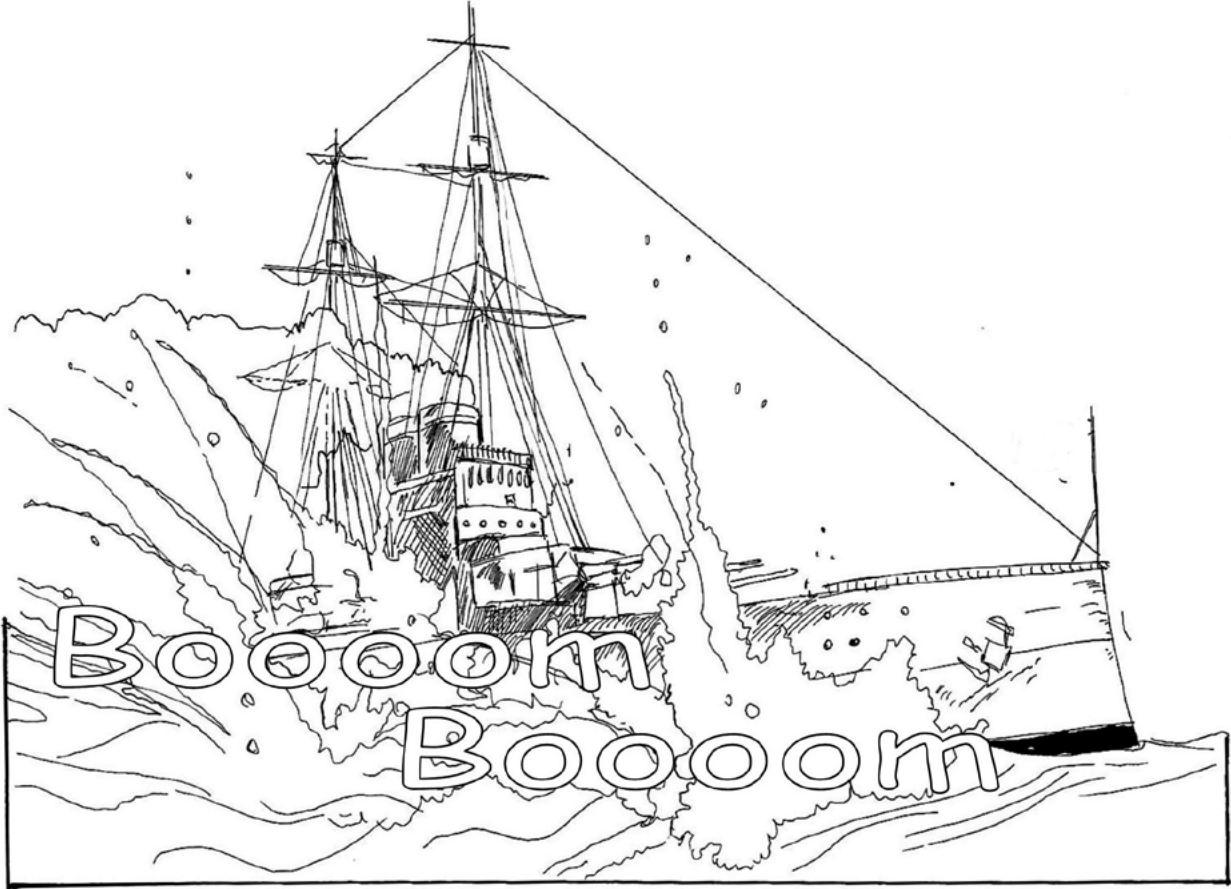
... poi avviati i motori dei siluri e assunta una rotta per il lancio corretto verso il bersaglio...

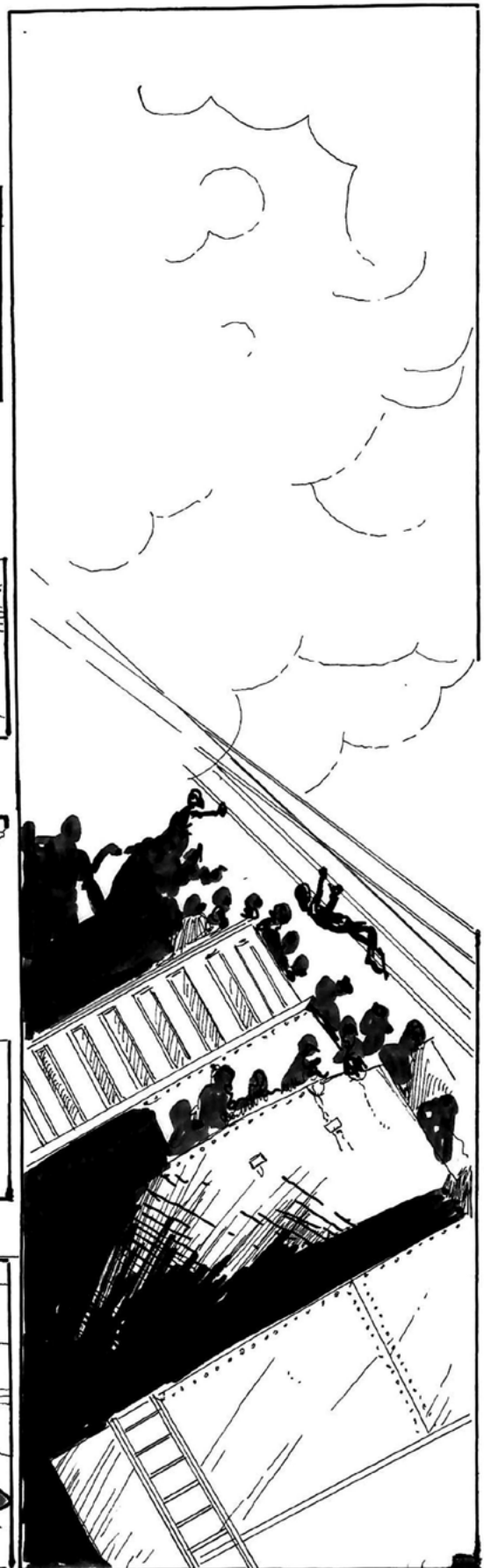
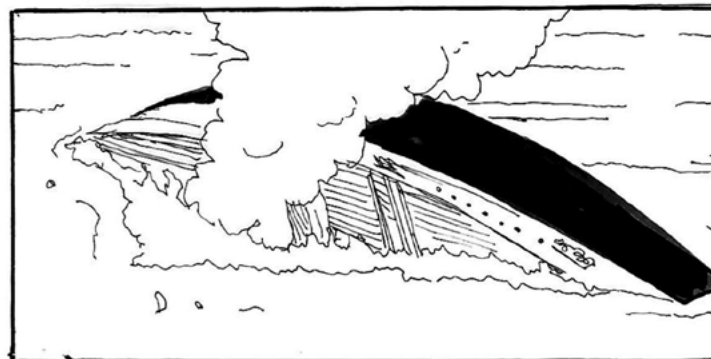
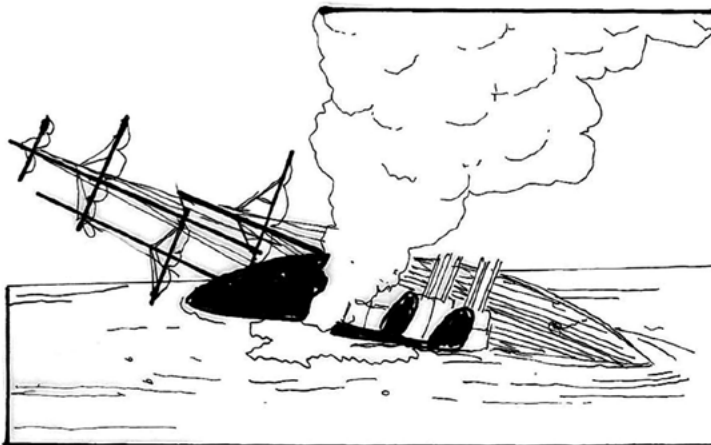
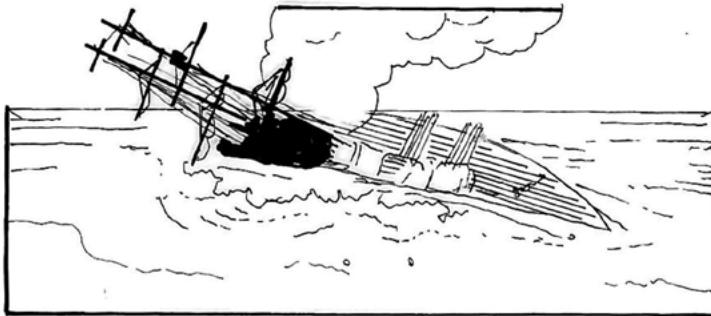
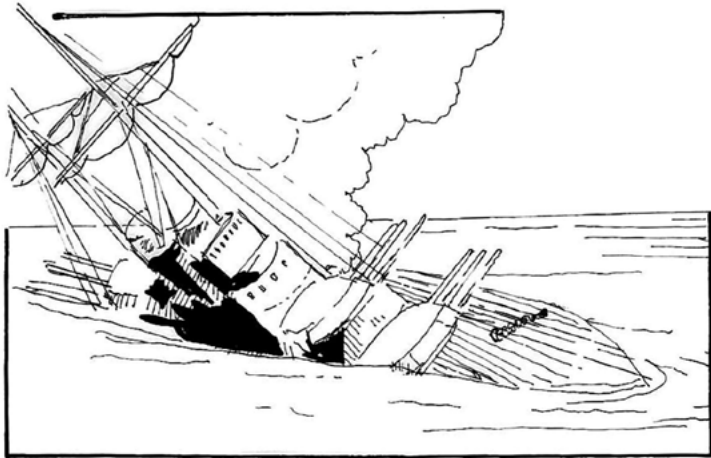


...le ganasce* dei MAS liberarono i siluri, gli ordigni iniziarono la loro rapida "corsa" pochi centimetri sotto il pelo dell'acqua.

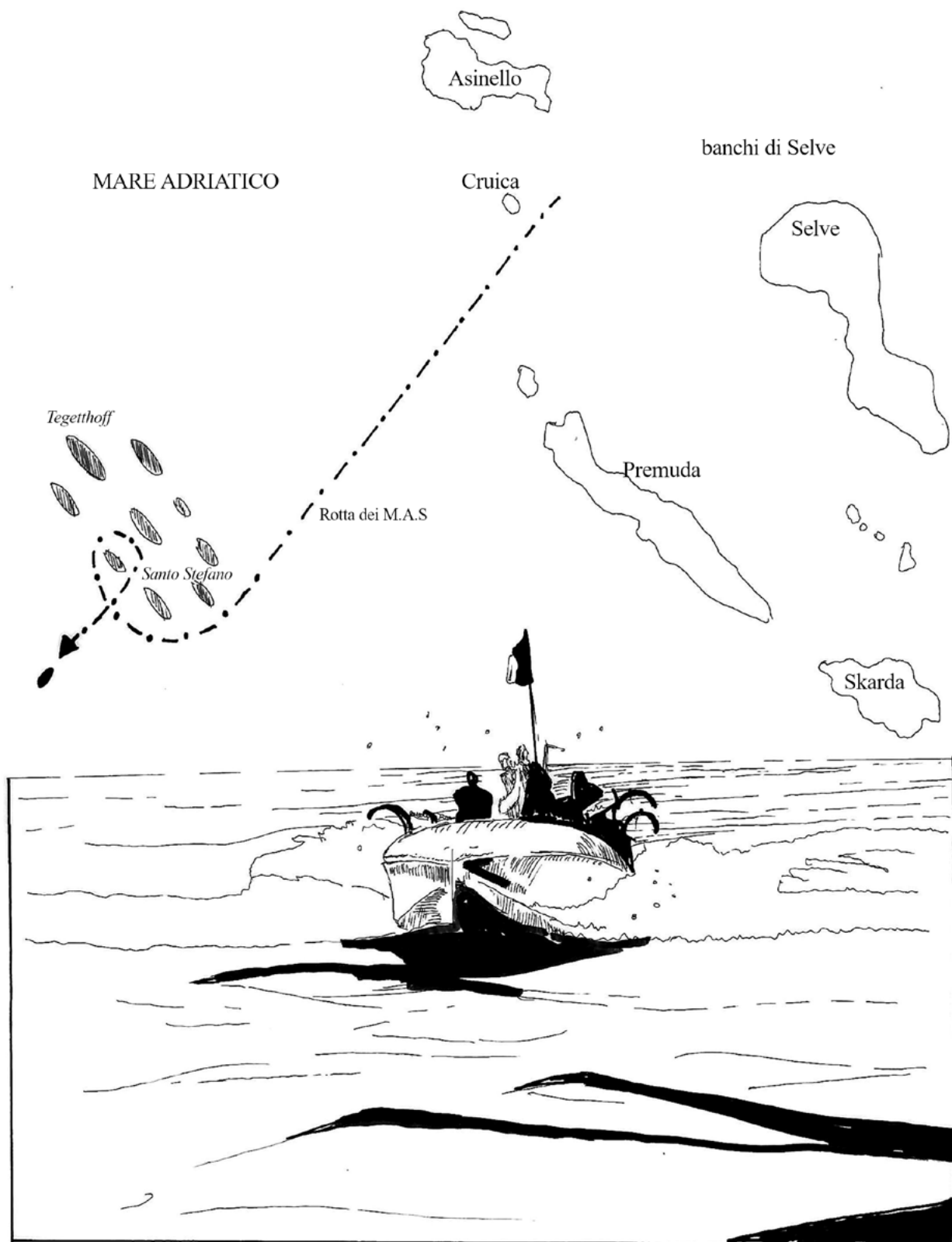
*I siluri in navigazione venivano tenuti sollevati da due bracci a pinza e stretti da ganasce.

Un lampo venne seguito da due boati, i siluri del *MAS 15* andarono a segno danneggiando il *Santo Stefano*, la reazione della torpediniera 76 non si fece attendere, aprì il fuoco da una distanza di 100-150 metri ed in seguito iniziò ad inseguire il motoscafo di Rizzo, quest'ultimo decise di sganciare due bombe antisommergibile, una delle quali scoppiò inducendo la torpediniera a desistere. Il *MAS 21* lanciò i suoi siluri verso il *Tegetthoff*. Uno dei due non esplose impedendo l'affondamento della nave austriaca. Anche il mezzo di Aonzo venne inseguito da una torpediniera che fortunatamente riuscì a distanziare.





L'ironia della sorte volle che l'operatore cinematografico, che aveva il compito di riprendere il cannoneggiamento di Otranto, immortalò l'affondamento del *Santo Stefano*; in questo bastimento l'acqua penetrò nei locali macchine di prora e di poppa. Il *Tegetthoff* provò più volte a prendere a rimorchio la nave ma ogni possibile manovra risultò inutile a causa dello sbandamento della nave; verso le 06:00 la nave iniziò a capovolgersi, per poi affondare. Tra gli ufficiali vi furono un morto e tre dispersi, tra l'equipaggio i morti furono 13, 72 i dispersi e 29 i feriti.



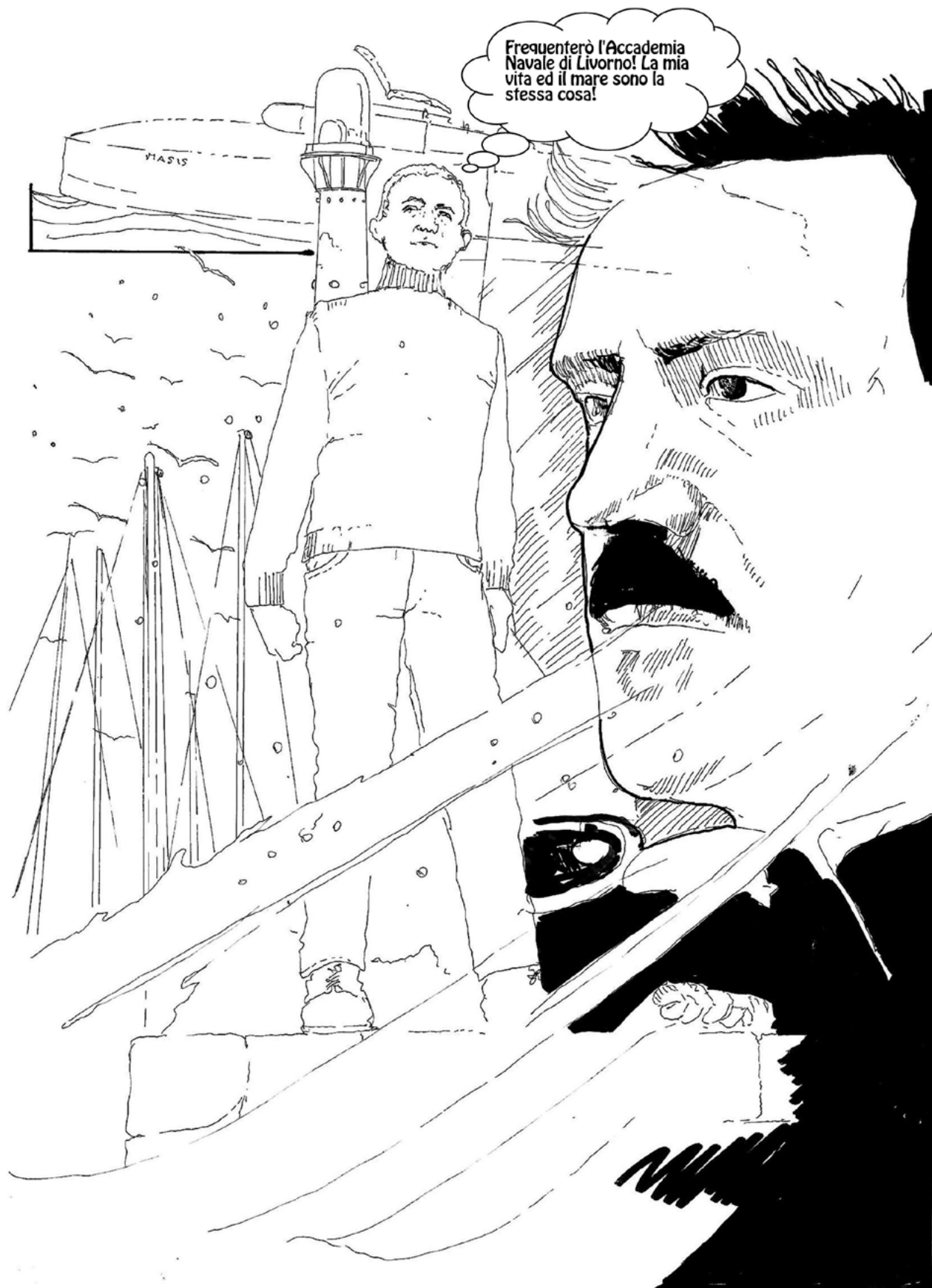
I due MAS italiani dirissero subito verso il porto di Ancona, dove il locale Comando fu informato dell'accaduto. In seguito alla comunicazione decollarono due idrovolanti, che avvistarono il resto della flotta austriaca. L'effetto sorpresa ipotizzato dall'ammiraglio Horthy andò in fumo. I gruppi austro-ungarici rendendosi conto di essere stati scoperti e paventando la mobilitazione delle navi della Regia Marina, fecero ritorno nel porto di Pola. La notizia della vittoria del comandante Rizzo venne diffusa con il celebre telegramma che recitava: *"Mielia 15 N-NE, due motoscafi scarichi di siluri ma carichi di onore e gloria dirigono in porto"*. L'azione di Premuda, per le sue conseguenze militari e politiche, cambiò il corso della Prima Guerra Mondiale (in particolare nel settore del Mare Adriatico). A riconoscimento dell'eroismo dimostrato in azione, il Comandante Luigi Rizzo "di Premuda" viene proposto per una seconda medaglia d'oro al valore militare, dopo quella già tributata per l'affondamento della corazzata *Wien*.

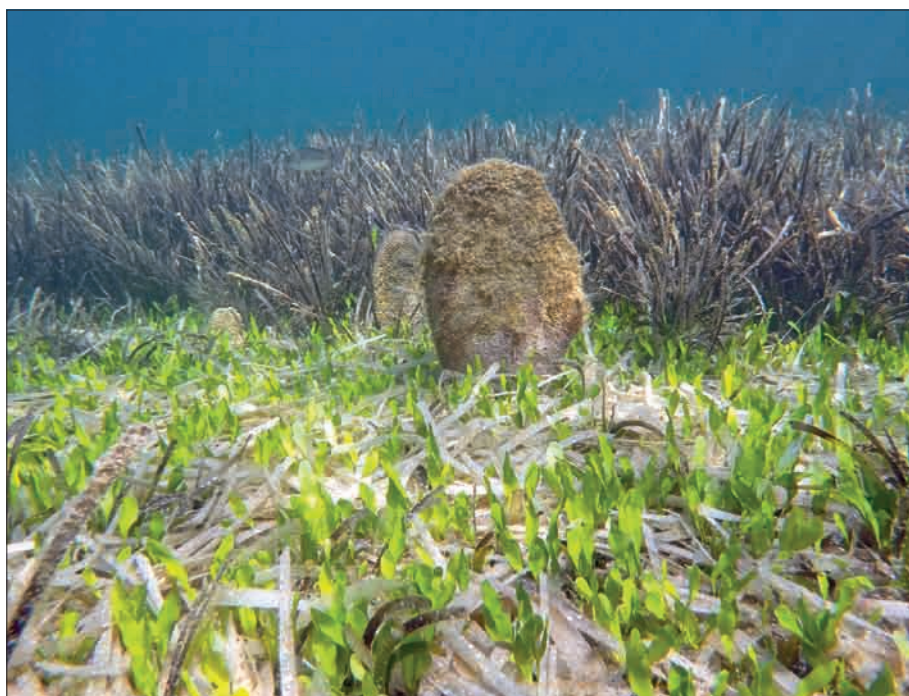


Le vicende narrate in questa storia possono apparire una pura invenzione letteraria... eppure tutto è realmente accaduto.
Al lettore basterà recarsi a Roma, presso il museo del Vittoriano, in una delle sale principali potrà osservare il MAS 15. Il motoscafo sembra attendere sospeso a mezz'aria, il suo Comandante Luigi Rizzo, per salpare per nuove avventure.



La vita spesso impone delle scelte che cambieranno il nostro futuro, momenti in cui dobbiamo scegliere una strada davanti ai tanti bivi della vita. Il nostro protagonista* non ha più dubbi...





Pinne infette - foto di Salvatore Pomata.

interno e colpendo, in particolare, le ghiandole digestive, ne compromette le funzioni vitali. Gli esemplari morti, oltre che dall'aspetto, si riconoscono dalla mancata chiusura delle grandi valve, che è la tipica reazione istintiva quando l'animale si sente minacciato.

L'allarme è stato lanciato, per la prima volta nel 2017, da un team di ricercatori spagnoli che hanno pubblicato su *Frontiers in Marine Science* i risultati di un'indagine avviata nel 2016, per cui centinaia di chilometri di tratti costieri, dall'Andalusia alla Comunità Valenciana fino alle Isole Baleari, fecero registrare un'ecatombe di nacchere, con una mortalità del 99%, denotando situazioni critiche anche in Catalogna e in altri fondali iberici. A seguire, brutte notizie sono arrivate dai fon-



Pinne morte - foto di Viviana Pasquini.

dali francesi, italiani e greci, con intere popolazioni decimate e altre compromesse.

Il punto della situazione lo ha fatto un team di ricercatori di vari paesi mediterranei, tra cui l'Italia, con uno studio pubblicato su *Scientific Reports*, dove emerge che il fenomeno epidemiologico dalle acque spagnole si è esteso verso il Mediterraneo orientale e meridionale. Si è parlato di "catastrofe ecologica", causata dall'azione dell'endoparassita *Haplosporidium pinnae*, classificato come nuova specie che vive dentro la nacchera. La ricerca, ha messo in evidenza l'importanza delle molteplici segnalazioni ricevute dai non addetti ai

lavori, tra cui sub, bagnanti e diportisti, pari al 40 per cento del totale. Da un punto di vista dinamico, lo studio evidenzia il potenziale ruolo delle correnti sull'espansione dei parassiti, mediante simulazioni di deriva di particelle virtuali in un modello di correnti regionali ad

alta risoluzione, verificando se i fattori ambientali possono influire sull'infezione che colpisce le popolazioni delle nacchere. Dall'analisi dei dati è emerso che le spore del parassita si sono disperse a livello regionale sfruttando le correnti superficiali, insediandosi e agendo poi sui bivalvi con temperature dell'acqua superiori a 13,5 gradi e salinità compresa fra 36,5 e 39,7



Pinne spiaggiate dopo mareggiata. Foto di Delia Chiappe.

psu. Di conseguenza, il persistere di temperature relativamente elevate favorirebbe l'infezione, di cui ancora si ignora la tempistica impiegata a condurre al decesso gli esemplari infettati. In merito all'azione dell'agente infettivo, sono emerse novità da un'altra pubblicazione su *Scientific Reports*, riguardante i fondali intorno allo Stretto di Messina (notoriamente spazzati da forti correnti) e a quelli tirrenici delle coste campane. Un team di ricercatori delle Università di Napoli e Messina, del Centro Studi Ecosistemi Mediterranei di Pollica, dell'Area Marina Protetta di Punta Campanella e dell'istituto di ricerca spagnolo IRTA, nell'analizzare esemplari di nacchere moribondi o deceduti, hanno scoperto che il responsabile è stato un altro parassita: il micobatterio *Mycobacterium sherrisii*. I biologi hanno osservato, all'interno delle valve, forti lesioni infiammatorie a livello del tessuto connettivo che circonda il sistema digestivo e le

gonadi, legate alla presenza di batteri intracellulari che hanno sviluppato la patologia micobatterica. Seppur commestibile, ma essendo un mollusco filtratore, *Pinna nobilis* è pericolosa da mangiare, in quanto accumula grandi quantità di inquinanti e patogeni, assorbendoli dal mare. Per questo motivo è individuata come indicatore dell'inquinamento marino.

Rispetto all'ampia diffusione della malattia lungo il bacino occidentale, c'è tuttavia un elemento positivo, su cui si stanno concentrando gli sforzi attuali. In alcune aree interessate alla moria sono stati scoperti punti di sopravvivenza sparsi, con esemplari potenzialmente resistenti all'azione del protozoo che prefigurano uno scenario stimolante per la conservazione dell'emblematico abitante dei fondali. Ciò può accadere in tratti costieri relativamente chiusi, come lagune e baie con temperature e salinità che vanno oltre i limiti di tolleranza del parassita. Lo studio genetico di questi individui è una pista interessante, su cui lavorano i ricercatori per sviluppare azioni

efficaci sulla vitalità della specie. Una di queste potrebbe essere rappresentata dal prelievo di esemplari sani dai fondali per trasferirli in centri specializzati e mantenerli in cattività, raccogliere le larve tramite collettori, sviluppare l'allevamento e assicurare una "riserva" della specie. Lo scenario richiederà misure gestionali rapide e strategiche, con il ruolo essenziale che possono avere azioni di sensibilizzazione sulla tutela delle colonie dei grandi bivalvi, il cui prelievo, si ricorda, è illegale, in quanto specie protetta da convenzioni internazionali (Direttiva Habitat 92/43/EEC, Allegato IV, e Convenzione di Barcellona 10/06/95, Allegato II).

"Il rischio non è tanto l'estinzione a livello locale, ma dell'intera specie", dice Fernando Rubino, ricercatore del CNR-IRSA di Taranto. "La scomparsa da alcune aree del Mediterraneo non è molto rilevante se la specie sopravvive. Le larve degli organismi superstiti si possono disperdere in tutto il bacino,



Ricercatori dell'università di Cagliari al lavoro su pinne uccise dai batteri. Foto di Viviana Pasquini.

portando ad una ricolonizzazione anche delle aree in cui la specie è scomparsa". Ma cosa accadrebbe ai fondali mediterranei senza le grandi nacchere? "Ci sarebbero effetti negativi molto importanti nel medio-lungo periodo", risponde Rubino. "Le conchiglie sono molto ampie e spesso rappresentano l'unico substrato duro su fondali sabbiosi, abitati da *Posidonia oceanica* e organismi di substrato molle. Diciamo che *Pinna Nobilis* è un "potenziatore di biodiversità", in quanto permette l'insediamento di organismi che normalmente vivono sulla roccia,



Un merletto realizzato con filamento di bisso. Foto di Chiara Vigo.

attirandone altri e facilitando la presenza di una elevata biodiversità. Ciò apporta stabilità, sintomo di un ecosistema in buona salute, con le positive conseguenze che ne derivano anche per le attività umane".

L'eventuale scomparsa delle nacchere avrebbe conseguenze anche sul piano culturale e identitario. "Per quanto attiene questo aspetto" – aggiunge Rubino – "negli anni Trenta del secolo scorso a Taranto rappresentavano fonte di sostentamento per tante famiglie che vivevano dei prodotti del mare. Se ne pescavano circa diecimila

l'anno, fornivano cibo, madreperla e il bisso. Oggi, purtroppo, la loro sorte appare decisamente compromessa".

Un numero crescente di ricercatori si è attivato per capire la portata del fenomeno nefasto che interessa la *Pinna nobilis* e studiare idonee contromisure per evitarne la scomparsa nel *Mare Nostrum*. Anche la "citizen science" è scesa in campo, unendosi agli sforzi di monitoraggio e tutela che il mondo scientifico e istituzionale stanno mettendo in atto con progetti mirati. Ed

è agli osservatori scientifici e non che si rivolgono iniziative come il progetto di scienza partecipata "Pinna nobilis: ricerca per la sopravvivenza", coordinato dal Centro marino internazionale (IMC) di Torregrande, vicino a Oristano, coinvolgente le aree marine protette sarde e la Regione Sardegna (che, pioniera fra le regioni italiane, ha stanziato 400 000 euro fino al 2020), con l'obiettivo di identificare esemplari sani o malati, effettuare campionamenti non invasivi, condurre analisi genetiche e produrre un rapporto finale da cui emergano eventuali proposte di gestione per la conservazione della



Le sorelle Pes.

L'elemento delle grandi nacchere più ambito, pur essendo molluschi bivalvi (come cozze e ostriche), non è il contenuto organico interno. È invece rappresentato da quei sottili e compatti filamenti con cui l'animale si ancora saldamente al fondale, per poter crescere e svilupparsi. Fibre in apparenza insignificanti, ma non per chi, nel corso dei secoli, ne ha saputo cogliere una certa utilità, fino a utilizzarle come materia tessile molto ricercata, di primaria importanza e valore. Si tratta del bisso marino, che veniva lavorato ricavandone la cosiddetta "seta del mare", tessuto finissimo con cui si realizzavano manufatti oggetto di dono presso le corti reali e in occasioni importanti. Del bisso se ne parla nella Bibbia e se ne ha traccia già 7 mila anni fa, nelle civiltà mesopotamiche e in seguito in quella egizia e romana. La complessa lavorazione, ottenuta tessendo opportunamente la moltitudine di filamenti alla base delle nacchere, è pur essa quasi estinta. Sopravvivono poche artigiane nel bacino mediterraneo, vere e proprie interpreti dei segreti di questa nobile e antica abilità. Tra queste, ci sono Chiara Vigo, le sorelle Assuntina e Giuseppina Pes e Marianna Pischedda, di Sant'Antioco, che hanno ereditato

l'arte del grande maestro Italo Diana (classe 1890). Note come "maestre del bisso", le tessitrici antiochensi sono in grado di lavorarlo e realizzare splendidi tessuti lucenti e morbidi, trasformando i filamenti essiccati in fili dorati da intrecciare su basi di lino e cotone, ricamando disegni elaborati e complessi. Alcuni di questi, impressi in una tela, nel 2016 sono stati donati a Papa Francesco, durante la sua prima visita in Sardegna. I lavori realizzati in bisso, data la loro rarità, rappresentano opere d'arte gelosamente custodite, pezzi unici la cui magia si tramanda di generazione in generazione, utilizzando la materia prima di cui le artigiane ancora dispongono, donata loro da vecchi pescatori. Essendo il prelievo delle grandi nacchere vietato, per loro i numerosi esemplari morti possono rappresentare una inattesa quanto preziosa risorsa, tramutando l'evento calamitoso nell'opportunità di rin vigorire un'attività ancestrale e diffonderla alle future generazioni.

specie. Chi volesse partecipare attivamente alla ricerca dopo un avvistamento può compilare un modulo sul sito web della Fondazione IMC onlus di Torregrande, fornendo utili dati al progetto di sorveglianza, diffuso in collaborazione con i ricercatori del CNR e delle università di Cagliari e Sassari. Una simile iniziativa di citizen science, è quella denominata "SOS Pinna", sviluppata dall'Istituto Talassografico di Taranto (in ambito CNR-IRSA), Facoltà di Veterinaria dell'Università di Teramo, ARPAT Settore Mare

di Livorno, Centro di riferimento nazionale per le malattie di pesci, molluschi e crostacei e Istituto Zooprofilattico di Lazio e Toscana. Sono coinvolti in prima persona anche i sub dei diving center dell'Adriatico e dello Ionio che hanno aderito. Si punta a creare un'efficiente rete di monitoraggio, volta a ricevere dati sulla presenza e lo stato delle pinne lungo le coste poste sotto osservazione, volendo indagare a fondo sulle cause della moria legata all'azione del parassita. ■

François Le Fort: Un ammiraglio... che vien dalla montagna

di Renato Ferraro



Quando si arriva a un'età molto avanzata come la mia, capita spesso un fenomeno strano: agli occhi della fantasia appaiono luoghi dove si è sicuramente stati, ma a primo acchito non si ricorda bene dove siano. Poi a mano a mano ci si orienta e ci si riambienta...



In apertura, François Jacques Le Fort. In questa foto, ritratto di Pietro I di Russia (1672-1725).

A me, per esempio, appare talvolta un busto marmoreo che dapprima non riconosco, poi la memoria mi aiuta a collocarlo correttamente. Sì, si tratta di un'erma che si trova su una grande *esplanade* a Ginevra, nei pressi di quel Boulevard des Tranchées dove usavo soggiornare quando mi recavo nella bellissima città svizzera. Si tratta della Square de la Rue Le-Fort, adorna di giardini, circondata da bei palazzi del XIX secolo, e con sullo sfondo la splendida Chiesa Russa. Ma... di chi è questa statua? Di colui al quale è intitolata la piazza. Un grande militare e poi anche un eccezionale stratega, co-creatore di una flotta, pur essendo originario, se non proprio della montagna, di una città che comunque si può considerare alpina.

François Le Fort: chi era costui? Poco conosciuto (e forse misconosciuto) come il manzoniano Carneade, ma sul quale credo che valga davvero la pena fare qualche breve ricerca.

Il nostro protagonista era discendente da una famiglia di lontane origini scozzesi che si era stabilita per qualche tempo a Cuneo (Bassville chiama la città "Coni", come in un approssimativo piemontese) sotto il nome di Liforti o Lifort, stirpe che aveva espresso dei militari al servizio dei Savoia; un suo antenato, Jean-Antoine Liforti, convertitosi al protestantesimo, si era trasferito a Ginevra nel 1565, ottenendone la cittadinanza. I discendenti di Jean-Antoine, mutato il cognome in Le Fort, si dedicano ai commerci e agli affari, talvolta assumendo anche cariche pubbliche cittadine. Ed è lì che nasce, nel 1656, il nostro eroe.

Non attirato dal mondo degli affari, ma vocato invece ai mestieri delle armi, non ancora quattordicenne lascia la città natale per arruolarsi come volontario nelle milizie di Marsiglia; poi, cadetto nelle Guardie Svizzere al servizio della Francia, si distingue nelle campagne del 1672-1673 (guerra d'Olanda, che stabilì il predominio militare francese sull'Europa).

Ma l'anno seguente, per una questione d'onore, passa al servizio del Duca di Curlandia, che dispone di un Reggimento di fanteria con cui Le Fort partecipa agli assedi di Grave e di Oudenaarde, durante il quale ultimo egli si mette in luce agli occhi dei suoi superiori



Ritratto di Pietro da bambino.



La reggente Sofia Alekseevna.

per il suo valore sul campo, e viene anche ferito. Lo nota il Principe d'Orange, che sarebbe poi diventato Re d'Inghilterra come Guglielmo III, e che vorrebbe arruolarlo nelle sue schiere; ma il nostro protagonista, desideroso di conoscere il vasto Mondo, si trasferisce dalle rive della Mosa a quelle della Dvina, in terra russa. La Russia allora era un Impero dal territorio vastissimo ma povero, poco popolato, scarsa-

mente coltivato, senza alcuna forza e credibilità militari. Il reale potere dello Zar era ridotto, dovendosela vedere con l'arroganza dei Boiari, i nobili latifondisti, e l'indisciplina degli Strelizzi, arcieri reclutati fra una speciale classe sociale e che costituivano il nerbo (si fa per dire) dell'esercito. Anche nella famiglia imperiale serpeggiavano lotte intestine con vari tentativi d'imporsi sul trono da chi non ne aveva alcun diritto, come

vedremo in seguito.

È questo il contesto turbolento nel quale va a inserirsi Le Fort. Giunge ad Arcangelo, dove viene mal ricevuto dal locale Governatore, che però dopo qualche mese ha il buon gusto di andarsene al Creatore. Le Fort, senza mezzi di sostentamento, si rivolge a un mercante italiano che vive nella città portuale russa domandando se, a sua conoscenza, vi sia alcuno svizzero a Mosca cui appoggiarsi. Sì, vi è un commerciante originario di Basilea che, opportunamente sollecitato, gli fa ottenere il lasciapassare necessario per trasferirsi nella capitale imperiale. Qui ha la fortuna di essere presentato al nuovo Residente di Danimarca, il signor De Horn, che sarà il promotore della sua fortuna. E intanto impara la lingua russa.

De Horn lo invita ad accompagnarlo all'udienza per la consegna delle credenziali allo Zar Fëodor III, dal quale Le Fort è l'unico, del seguito del Residente danese, ammesso al baciamento. Ma è lo stesso Zar, appresi i suoi trascorsi militari, e grazie alla mediazione del colonnello scozzese Meneses, a volerlo nel suo sbrindellato esercito, nominandolo capitano di una compagnia di Fanteria, con una paga di 120 scudi in tempo di pace, e 300 in caso di guerra. Così comincia la carriera di Le Fort al servizio della Russia.

Ben presto prende parte a una campagna contro i Tartari e i Turchi, eterni nemici della Russia, dimostrando il suo valore personale e l'esperienza acquisita nelle battaglie al servizio della Francia e della Curlandia. Ma la campagna e il freddo tremendo cui non è abituato l'hanno molto spossato. Però a breve termine ridivamparono le ostilità con la Turchia; lo Zar si rende conto che non può fare a meno degli ufficiali stranieri al suo servizio, che sono i soli ad esse-

re in grado di rendere efficienti e decentemente combattive le sue indisciplinate e scalcagnate truppe. Le Fort viene rafforzato per dieci anni, con promessa d'avanzamento al termine di ogni campagna fortunata. Intanto continua ad acquisire ancora prestigio in vari scontri con Tartari e Turchi, e per qualche tempo viene destinato alla guarnigione di Kiev.



L'arresto della reggente Sofia.

Tornato a Mosca, ben accolto dallo Zar, gli chiede il permesso di andare a visitare i suoi parenti a Ginevra.

Ma sulla strada del ritorno apprende la notizia della morte dello Zar Feodor, dopo appena sei anni di regno. Prima di morire ha designato alla sua successione il fratello più giovane, Pietro, di soli dieci anni, in quanto quello più grande, Ivan, è disabile.

Avvicinandosi a Mosca, Le Fort si rende conto che le cose vanno di male in peggio. Approfitando della inettitudine di Ivan e della giovinezza dell'erede designato Pietro, la intrigante e ambiziosa loro sorella maggiore Sofia tenta d'impadronirsi del potere. La nobiltà resta fedele a Pietro, ma Sofia afferma che il padre è



Ritratto di François Jacques Le Fort.

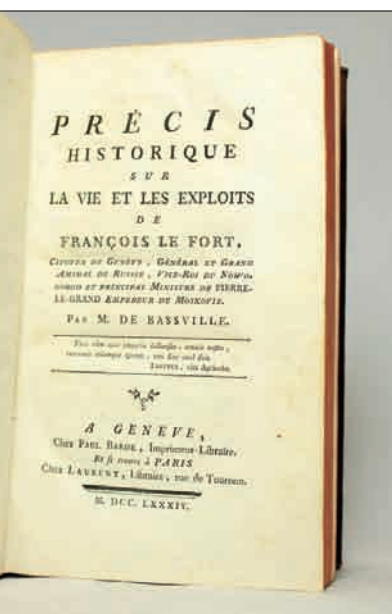
stato avvelenato, e fa giustiziare tutti coloro che ella accusa della congiura.

Tale è la situazione di marasma quando Le Fort, di ritorno da Ginevra, giunge a Sloboda, un borgo non lontano da Mosca dove vivono i militari stranieri, e viene edotto del clima turbolento che regna nella capitale. Vi si precipita per riabbracciare la famiglia e gli amici fedeli, e rendersi conto di persona della situazione, che subito appare davvero grave. Sofia, insaziabile, vorrebbe addirittura incoronare il suo amante, il Principe Galitzin. Progetta perfino di far uccidere Pietro e tutti i famigliari! Ma un congiurato pentito, o forse turbato per la giovinezza di Pietro, rivela la congiura allo stesso erede designato: questi, senza frapporre indugio, sostenuto dai suoi fedeli, relega l'ambiziosa Sofia in un monastero da lei fondato fuori Mosca, da cui non uscirà più, e il suo amante in Siberia. In seguito Sofia ordirà di nuovo congiure, e sembra che Pietro le risparmi la vita soltanto per l'esortazione di Le Fort a non macchiarsi

di sorricidio; ma la repressione verso gli altri congiurati, complici della sorella, sarà comunque spietata.

Nel 1689 Pietro è riconosciuto il solo regnante. Il fratello maggiore Ivan, data la sua disabilità mentale, è fuori gioco, e morrà sei anni dopo.

Pietro, diciassettenne, si sforzerà di riorganizzare l'amministrazione e l'Esercito, e si ricorderà dell'ufficiale svizzero che aveva partecipato all'azione



Il libro di Bassville, Précis historique sur la vie et les exploits de François Le Fort.

per il ripristino della legalità e per la sua ascesa al trono quale erede legittimo.



Battaglia di Narva del 1700, in un dipinto di Nikolaj Sauerweid del 1859.

Le Fort è subito un consigliere molto ascoltato, esperto e senza prosopopea: raccomanda che i militari siano ben pagati e rigorosamente addestrati, insomma che formino un Esercito nazionale degno di questo nome; propone di attirare a Mosca uomini di cultura e di scienza. Il militare svizzero si preoccupa di costituire un gruppo scelto di Strelizzi secondo le tecniche di addestramento alla tedesca, con uniformi più adeguate, e lo presenta allo Zar, che ne resta incantato, tanto che prega lo svizzero di ricevere lui – lo Zar! – nella sua truppa scelta come ... tamburino!

Sicuro ormai del favore di Pietro, Le Fort – ben consapevole dell'arretratezza delle Forze moscovite – recluta in varie città europee genieri e artiglieri sperimentati. A mano a mano, tutti i grandi dell'Impero si rinsaldano intorno a Pietro. Una dimostrazione se ne ha alla nascita del primogenito dello Zar nel 1690, festeggiato unanimemente: in tale occasione Pietro promuove Le Fort, che ormai può dirsi il suo favorito, al grado di maggior generale, e alla nascita del secondogenito a tenente generale. Inoltre lo nomina ambasciatore presso i regni di Svezia, Danimarca e Inghilterra, senza però consentirgli di allontanarsi da Mosca! Mah...!

Naturalmente il favore imperiale suscita qualche gelosia ma è lo stesso Le Fort a suggerire allo Zar di gratificare altri personaggi meritevoli con onori e prebende.

Ma come si giunge alla creazione di una Marina da guerra? Convinto di una tale necessità, Le Fort fa realizzare un lago artificiale a Sloboda, presso il suo palazzo, e vi fa immettere imbarcazioni di piccole dimensioni, poi invita Pietro alla simulazione di una battaglia navale: quello che sembra null'altro che un gioco impressiona opportunamente lo Zar. In seguito il ginevrino incarica alcuni maestri d'ascia

olandesi di costruire ad Arcangelo unità militari di piccole dimensioni e, soprattutto, di formare maestranze locali. Nel 1693 Le Fort accompagna lo stesso Pietro a visitare la piccola flotta in via di realizzazione. Lo Zar si rende conto che senza una squadra navale consistente non è in grado di fronteggiare i Turchi che premono da sud, né tanto meno di realizzare il suo sogno di riconquistare Azov, da loro occupata fin dal 1471. La città, l'antica greca Tanais, è posta quasi alla foce del Don, quindi a brevissima distanza dall'omonimo mare, antisala del Mar Nero. Le Fort viene nominato ammiraglio!

Ma, considerato il prevedibile prossimo teatro di operazioni, la base di Arcangelo non serve a nulla. Ecco allora Le Fort individuare un altro porto adatto alla bisogna: quello di Voronež, che affaccia su un affluente molto profondo e a poca distanza dal Don. Le foreste circostanti possono fornire il legname per la realizzazione della flotta; i Boiari e i conventi del posto sono tassati per i costi, anche per quelli per le fortificazioni a difesa della città e del porto.

Pietro, impaziente di conquistare Azov, entra in campagna all'inizio del 1695, quando le forze navali non sono ancora pronte e quelle solo ter-



Dipinto di Pietro il Grande sul letto di morte.

restri sono costituite da un'avanguardia al comando del generale Gordon, seguita da presso dal grosso delle truppe con lo stesso Zar e il suo fedelissimo ammiraglio; ammiraglio sì, ma ancora senza navi!

La difesa da parte dei Turchi è, come sempre, valorosa, ma comporta grosse perdite, peraltro presto sostituite da diecimila cavalieri tartari. Inoltre la resistenza può essere alimentata da rifornimenti via mare, e si ha così la dimostrazione che senza adeguate forze navali – non ancora disponibili a causa dell'impazienza di Pietro – e con le quali isolare dal mare la città assediata, non si va da nessuna parte! Ma lo Zar decide di ascoltare i suggerimenti dei suoi ufficiali, e soprattutto di Le Fort, e toglie l'assedio rimandando l'impresa a quando disporrà di una flotta.

Ciò si realizza verso la fine del marzo 1696, quando i cantieri navali voluti da Le Fort a Voronež hanno già prodotto trentadue bastimenti, ben presto adeguatamente armati ed equipaggiati. L'ammiraglio, convalescente per alcune ferite subite durante il precedente assedio, si porta al-

quanto più tardi nella città sul Don, dove riceve lo Zar sulla sua nave ammiraglia.

Le operazioni di assedio hanno inizio il 12 giugno con una mossa assai astuta: Le Fort fa costruire due forti alla foce del Don che appoggiano le sue forze navali lì rischierate e che portano alla cattura di ben diciotto galere, di un vascello carico di munizioni e di valuta predisposta per il pagamento del corpo di spedizione turco di ben seimila uomini. Il successo di queste operazioni ovviamente entusiasma le truppe russe, che finalmente riescono ad espugnare Azov, ormai bloccata sia da terra sia da mare, e che capitola il 18 luglio.

Ma ben presto ci si rese conto del fatto che se la riconquista di Azov costituiva un evento importante dal punto di vista simbolico, poco significava da quello strategico; inoltre, fatta la flotta, occorre fare i marinai e, più ancora, i comandanti.

Ecco, allora, le due imprese rimaste fra le più celebri tra quelle di Pietro.

La prima: l'invio di molti giovani promettenti in terre di inveterata tradizione marinara, a "farsi le ossa". Soprattutto in Italia, a Venezia e in altri porti prestigiosi per le loro marinerie.

L'altra iniziativa, che impegnò personalmente lo Zar, resterà davvero famosa: un viaggio in incognito, in una delegazione formalmente capitanata dal suo fido Le Fort, per visitare l'Europa Occidentale. Pietro, che aveva venticinque anni, passava sotto le mentite spoglie di uno del seguito dei capi ufficiali dell'ambasceria: Le Fort, il boiardo Golovin e il segretario di Stato Voznitsin. *Lo Zar se confondoit dans la foule.*

Diverse furono le tappe di questo strano viaggio, ma lo Zar fremeva per raggiungere Amsterdam, dove si sarebbe presentato come Mastro Peter per imparare a fare il maestro d'ascia: gli Olandesi a lungo conservarono la capanna coperta di stoppie dove apprese il mestiere, e dove egli lavorò infaticabile; a lungo, negli anni a venire, fu mostrata ai molti visitatori la povertà del sito, con un modesto giaciglio fatto con le sue mani.

Passò poi a Vienna, e si accingeva a portarsi a Venezia, quando ricevè un corriere da Mosca che l'informò di nuovi sommovimenti in patria, sempre aizzati dalla sorella Sofia e fiancheggiati dal clero ortodosso. Contro i rivoltosi mossero



La capanna coperta di stoppie dove Pietro apprese il mestiere come maestro d'ascia.

i generali Scheim e Gordon, che erano rimasti nella capitale. Le Fort suggerì a Pietro che muovessero immediatamente, e raggiunsero Mosca in appena ... quattro settimane!

Soffocata la sommossa, Pietro fece torturare e giustiziare tutti i ribelli. Il sangue dei condannati – scrive Bassville – scorreva a fiumi per le strade di Mosca, e millecinquecento forche circondavano le sue mura. Pietro avrebbe voluto far decapitare anche Sofia, ma Le Fort osò fermamente dissuaderlo, ed egli la graziò, cosa di cui fu poi grato al suo ammiraglio. Il corpo degli Strelizzi fu soppresso, i più infidi furono inviati in Siberia, quelli ritenuti fedeli furono incorporati nell'Esercito regolare.

Appena riportato l'ordine

nella capitale, Pietro si recò a Voronez per seguire la costruzione della flotta. Le Fort, debole e malato, restò a Mosca.

Durante il soggiorno in Olanda come maestro d'ascia Pietro aveva stretto amicizia con tale Mus, un abile marinaio di Saardam, dal quale si fece consigliare nella costruzione di un vascello da guerra di tipo olandese, a cui lo Zar partecipò personalmente e del quale nominò comandante lo stesso Mus, mentre egli vi assunse la qualifica di... mozzo! Per dar prova della sua idoneità all'incarico si inerpicò a riva, con grande ansia degli astanti.

Ma intanto le fatiche sopportate e i postumi delle ferite subite nelle varie battaglie avevano indebolito gravemente la salute di Le Fort. Morì a Mosca il 12 marzo 1699. Pietro, alla notizia del suo peggioramento, era partito immediatamente per la capitale, ma non riuscì a rendergli da vivo l'ultimo saluto. Al suo fedele amico e prezioso consigliere fece tributare onoranze funebri solenni da lui stesso presiedute, e non riuscì a trattenere i singhiozzi.

Sulla sua tomba fu posta una lapide con una scritta in latino che ne decantava le eccezionali virtù militari e umane. ■



Statua di Le Fort nei pressi del Boulevard des Tranchées, a Ginevra.

Da Nerano a Cetara: La costiera amalfitana

di Rino Esposito



La primavera del 2020 è stato un periodo molto triste per tutti. Certo non starò qui a raccontare l'epidemia di Covid, i ricoveri, i morti e tutto quello che abbiamo sofferto rimanendo chiusi in casa per mesi con la paura del contagio. Per me, specialmente dal punto di vista psicologico, è stato un periodo anche peggiore. Appena siamo potuti uscire da Roma, sono andato a Porto Badino (Terracina) per un appuntamento, concordato mesi prima, per la prova in mare della mia barca, che avevo messo in vendita. L'acquirente, con il quale ho mantenuto ottimi rapporti, definito il tutto il giorno dopo è partito all'alba, per trasferire il mio *Bavaria 33 "Ninfea"* all'Isola d'Elba, dove trascorre le vacanze estive. Nel primo pomeriggio, verso le quindici, dopo quasi otto ore di navigazione *Ninfea* era già all'Isola d'Elba.

Sono sicuro che qualche lettore può capire quello che ho provato dopo dieci anni di vacanze estive passate a girovagare tra le isole di Ponza, Ventotene, Ischia, Capri, fino a Positano e Amalfi. Praticamente avevo tradito la mia amica fidata e complice delle mie avventure marinare.

Il lato triste della questione era che sicuramente avrei passato l'estate sulla nostra spiaggia di Terracina, bella, comoda, con tanti amici, ma non certo come a bordo della mia barca in giro per le isole o a pesca di sgombri, saraghi o fragolini.

Per fortuna, però, nel nostro gruppo di vecchi lupi di mare, che fino a qualche anno fa navigava con ben quattro barche, l'unico ad aver mantenuto la propria imbarcazione era il mio

amico Roberto, il quale, compresa la mia situazione psicologica di vecchio marinaio rimasto ormai a guardare il mare dalla spiaggia, ha pensato di invitare me e mia moglie a unirci a loro per i consueti dieci giorni in giro per le isole. In situazioni del genere gli amici sono fondamentali; ancora oggi devo ringraziare Roberto e Raffaella per averci fatto trascorrere un periodo breve ma stupendo in giro per il nostro mare.

Insieme abbiamo progettato le soste e la navigazione tra le isole e la Costiera Amalfitana, che già conoscevamo, ma che è così bella e suggestiva che vuoi sempre conoscerla più a fondo.

Così il 1° agosto salpiamo da Porto Badino, prua a 160° per coprire le 32 miglia che ci separano da Ventotene. Come ho già raccontato altre volte, Ventotene è la mia isola preferita, per la sua introversa bellezza e per essere rimasta



Accesso al Porto Romano, nell'isola di Ventotene. Sullo sfondo si intravede il Carcere di Santo Stefano.

un mondo ancora a misura d'uomo, con il suo paesino borbonico rimasto come era tanti anni fa.

Rimaniamo un solo giorno per un bagno a Punta dell'Arco e una cena con vecchi amici; il mattino dopo dirigiamo la prua verso il porto di Casamicciola, sull'isola d'Ischia. Anche qui tappa di un giorno, cena francescana da "o Zelluso", gelato al famoso antico Bar Calise, e il mattino successivo, con un mare tranquillo, nonostante le previsioni non proprio ottimali, ci dirigiamo verso Procida, dove al nuovo porto turistico c'è un grosso distributore di carburante; a Ischia infatti

è abbastanza complicato fare rifornimento per carenza di strutture.

Navighiamo davanti al Castello Aragonese, doppiamo l'isolotto di Vivara e passiamo lentamente davanti allo stupendo spettacolo del porticciolo della Corricella, il borgo di Procida dove lavorava "il Postino" Troisi, e arriviamo al porto turistico per il rifornimento.



Il Porto di Marina Corricella, a Procida.

A una velocità di circa 24 nodi ci dirigiamo verso Punta Campanella, di fronte all'isola di Capri, dove inizia la Costiera Amalfitana. Prima della punta facciamo una breve deviazione a sinistra per passare davanti a Vico Equense, un borgo appollaiato sulla roccia in alto sul mare, ferdandoci qualche decina di minuti nel piccolo porticciolo, per salutare alcuni amici in vacanza.

Riprendiamo il mare e subito dopo la punta si apre la stupenda Baia di Ieranto, dove per entrare ci vuole un permesso speciale e comunque è vietato ancorarsi per non danneggiare il fondale marino. Rimaniamo fuori costeggiando lentamente, in un mare trasparente di un colore indefinibile tra il verde e l'azzurro, e riprendiamo poi la nostra navigazione verso Nerano, il primo paese che si incontra sulla costiera.

Nerano è un piccolo paese marinaro, da dove si può raggiungere sia la Baia di Ieranto sia il borgo di Marina del Cantone, uno degli ango-



Vico Equense, un borgo sulle rocce molto conosciuto dai turisti.



La Baia di Ieranto, all'estremità della penisola sorrentina. Plinio il Vecchio raccontava fosse qui che Ulisse incontrò le Sirene.

li più suggestivi della costa, frequentatissima specialmente da turisti britannici.

È ormai ora di pranzo e così decidiamo di fermarci a Nerano, dove non c'è il porto; da un gommone ci dicono che possiamo ancorarci fuori e che vengono loro a prenderci. A uno dei ristorantini sul mare chiediamo soltanto la specialità del paese: gli spaghetti alla Nerano,



La Spiaggia Grande di Positano, con alle spalle il paese come un grande anfiteatro. Al centro si nota la bellissima cupola maiolicata della chiesa di Santa Maria Assunta.

piatto eccezionale con zucchine, provolone del Monaco grattugiato, basilico e pepe nero. Il piatto vale sicuramente la sosta e lo scomodo ormeggio.

Tornati in barca, riprendiamo il mare verso Amalfi, dove abbiamo già prenotato il posto barca al pontile Coppola, gestito da un nostro vecchio amico.

Navighiamo a poche centinaia di metri dalla costa, che scende a picco sul mare; ogni tanto intravediamo la strada tortuosa che porta a Positano, che sembra un balcone sospeso tra il mare blu cobalto e le pendici dei monti Lattanzi, tra calette, piccole spiagge e terrazze coltivate a cedri e limoni. Quello che

vediamo dal mare è un paesaggio unico, tanto da essere tutelato dall'Unesco come patrimonio dell'umanità.

Passiamo lentamente davanti a Positano: vediamo la Spiaggia Grande, con a sinistra, sotto l'albergo "Il Covo dei Saraceni", il molo per l'attracco dei piccoli traghetti per Amalfi. Sopra la spiaggia, si innalza la cupola della chiesa di

Santa Maria Assunta, ricoperta di tegole in maiolica policroma, che riflette la calda luce del sole al tramonto.

Data l'ora, Roberto, il nostro comandante, procede velocemente verso la vicina Amalfi, che sarà la nostra base di partenza per piccole escursioni sia verso Positano sia verso Cetara. Ormeggiamo al Pontile Coppola, che impegna il nostro pilota in una manovra da vecchio lupo di mare, a fianco del muraglione del porto, e dopo una doccia che porta via le fatiche della giornata andiamo allo Smeraldino, ristorante sul porto, che serve dell'ottimo pesce alla griglia.

Amalfi fu dal IX all'XI secolo

la repubblica marinara rivale di Genova, Pisa e Venezia. Lo splendore di un tempo viene ancora oggi ricordato con una Regata storica contro le antiche rivali che si svolge ogni anno.

La città fu in gran parte distrutta da un maremoto nel XIV secolo, ma conserva la parte alta del centro storico con lo stupendo Duomo, dedicato a Sant'Andrea, risalente al IX secolo e rimaneggiato nel 1203 in stile arabo-normanno, con il famoso chiostro del Paradiso (1266) decorato con bellissimi archi intrecciati. Due ex conventi, posti in una posizione incantevole, sono stati trasformati in alberghi di lusso, ovviamente frequentati dal jet-set internazionale.

Non mi dilungo oltre sulla splendida cittadina; sulla Rivista di gennaio-aprile 2015 è stato già pubblicato un mio articolo intitolato "Amalfi: la città di S. Andrea", che illustra abbastanza chiaramente l'eccezionalità del luogo.

Quasi attaccata ad Amalfi c'è Atrani, uno dei più piccoli paesi d'Italia. È l'unico posto della Costiera Amalfitana che non si è lasciato stravolgere dal turismo e dove si può ancora scoprire il tipico fascino dei borghi dei pescatori, con la sua chiesa che al tramonto cambia colore.

La sera, dopo cena, cominciamo a programmare cosa fare nei due giorni successivi. Una mezza giornata a Positano viene imposta dalle nostre signore che, bontà loro, ci lasciano scegliere la meta del giorno successivo. Abbiamo pensato così di andare a Cetara, che ci ispira molta curiosità, anche per visitare un laboratorio dove si produce la famosa colatura di alici, per la quale



Pontile Marina Coppola, nella parte più sicura e riparata del porto di Amalfi.



Cetara, un piccolo borgo marinaro fondato dai Cetari, di origine etrusca.

Cetara è conosciuta dovunque. La mattina successiva prenotiamo per uno dei piccoli traghetti che navigano lungo tutta la costiera, e verso le 11 dopo mezz'ora di navigazione con l'obbligatoria mascherina per il Covid, siamo a Positano. Mi sembra pleonastico dire che è una località turistica che tutti conoscono, con spiagge di ciottoli e stradine strette e scoscese ricche di ne-

gozietti, pieni di esclusivi prodotti artigianali e piccoli caffè. La Chiesa di Santa Maria Assunta ha una stupenda cupola in maiolica e all'interno custodisce un'icona bizantina del XIII secolo. Le nostre signore spariscono nel dedalo di viuzze, infilandosi in tutti i piccoli negozi, e le recuperiamo dopo due ore, appena in tempo per prendere il nostro traghetto per tornare ad Amalfi.



Porto di Chiaiolella, a Procida.

Fra Positano e Amalfi, vicino alla Grotta dello Smeraldo, c'è la gola di Furore, un piccolissimo borgo, più nascosto degli altri, situato in uno stretto fiordo che si insinua nella montagna dividendola in due parti e dove la natura selvaggia ha impedito all'uomo di penetrare più a fondo. Anche la vegetazione si fa spazio a fatica tra le fessure delle rocce, ma lo spettacolo è emozionante quando il mare in tempesta si incunea tra le rocce ed esplose in un sordo boato. Nel pomeriggio c'era l'intenzione di andare a Ravello, pochi chilometri sopra Amalfi, ma è rimasta tale. Peccato, perché sarebbe stato interessante visitare Villa Rufolo, in stile moresco e risalente al XIII secolo, che ospita durante l'estate concerti, sia interni sia esterni, durante il famoso Ravello Festival.

Il mattino dopo, sotto il sole di questa calda estate, con il solito traghetto, navighiamo verso Cetara. È un piccolo borgo marinaro che, come Atrani, ha subito poco l'invasione del turismo di massa. Il nome deriva dal latino *cetaria*, cioè "tonnara"; fu fondata dai Cetari, popolo di origine etrusca che si era insediato in quel luogo per la caccia al tonno. Il paese è piccolo ma carino, con un'antica tradizione gastronomica. Ab-

biamo infatti gustato la famosa colatura di alici, prodotto tipico di Cetara, in uno dei ristorantini del centro. Come avrete capito, non è solo passione per il mare! Per terminare l'escursione mancherebbe ancora Vietri, con le sue splendide maioliche, ma i nostri giorni in giro sul mare si stanno esaurendo e dobbiamo organizzarci per il rientro a Terracina. Decidiamo una sosta a Procida, necessaria sia per spezzare il viaggio sia per un rifornimento di carburante. Per l'ormeggio notturno telefoniamo al nostro amico Francesco, al

porticciolo di Chiaiolella, che per noi un posto lo trova sempre, anche se mancano pochi giorni a Ferragosto.

Il mattino dopo, fatto rifornimento, con un mare che sembra un lago, riprendiamo il largo verso il Circeo, stanchi per le intense giornate vissute sul mare ma dispiaciuti per la fine della nostra piccola crociera. Infatti il girovagare con la barca per mare ti consente di entrare nelle bellezze nascoste della costa, studiare la storia e l'architettura dei paesi visitati, apprezzare le ricchezze della natura e sicuramente non per ultima, l'enogastronomia, con le eccellenze dei prodotti del territorio.

E vi assicuro che la Costiera Amalfitana anche da questo punto di vista non delude; anzi, sarà un forte stimolo per tornarci. ■

Patenti patenti... e non patenti

di Vincenzo De Luca



Il variegato mondo delle patenti ha un certo fascino perché certifica in modo patente (manifesto) un'abilità dell'individuo e spesso suggella il raggiungimento di un importante traguardo nella vita come può esserlo la maggior età. Le patenti terrestri e marittime, nell'immaginario collettivo e non solo, sembrano molto simili, tant'è che, sempre più frequentemente negli ultimi anni, si è verificato l'accorpamento di autoscuole e scuole nautiche.



Cerchiamo di analizzare, sia pure per sommi capi, le patenti terrestri e nautiche, e di individuare, eventualmente, le differenze.

Partiamo dallo scenario, cioè *dove* le patenti hanno valore.

La patente terrestre è ovviamente applicata su terra; impone la conoscenza delle norme che regolano il traffico e di tutta una serie di segnali che agevolano la guida in sicurezza del mezzo (curve pericolose, dossi, limiti velocità, ecc.).

La patente nautica è anch'essa correlata alla conoscenza delle norme per prevenire gli abbordi in mare e di una serie di segnalamenti che indicano anch'essi determinati pericoli o che agevolano la navigazione in acque ristrette.

Fin qui sembra che le similitudini siano tante,

ma a pensarci bene ci sono profonde differenze. Mentre a terra ho un bel cartello che mi avvisa di una "curva pericolosa a destra", in mare la pericolosità di una accostata a destra è una valutazione del patentato che non può fare altro che appellarsi alle sue conoscenze ed esperienze.

Su terra se mi imbatto in una buca non segnalata e distruggo il mio pneumatico posso protestare e far valere le mie ragioni presso l'Ente che ha in gestione la strada. In mare se affronto un'onda che mi procura danni a bordo posso rivolgermi a me stesso o a qualche Entità superiore che, però, non sembra voglia rendere disponibile un ufficio reclami. I due scenari sono molto differenti: il terrestre è un ambiente sostanzialmente

protetto; il marittimo è un ambiente sostanzialmente non protetto.

Il secondo elemento da valutare è il destinatario della patente e il livello di competenze che la stessa sottende.

La patente di guida è un'autorizzazione alla conduzione su strade pubbliche di un veicolo a motore, ottenuta la quale mi siedo al mio posto di guida, allaccio la cintura e posso circolare liberamente attenendomi al codice della strada.

La patente nautica è l'abilitazione al comando dell'unità da diporto. La differenza tra "conduzione" e "comando" non è da poco.

Concentriamoci sul "comando" e senza fare appello a fonti specialistiche rileviamo che il Devoto-OLI definisce che "il comando navale è il potere conferito ad un ufficiale di dirigere tutti i servizi di una nave". Quindi l'associazione è comando-potere che fornisce al destinatario dell'attribuzione la più elevata forma di gratificazione, superiore nelle valutazioni popolari a qualunque altro beneficio scaturente dalle relazioni interpersonali, anche intime.

Il termine potere visto in quest'accezione positiva essendo fondamentalmente un diritto, ha, come altra faccia della medaglia il termine "re-

sponsabilità" che estrinseca il dovere. Vista in questa seconda forma di lettura il comando è la responsabilità della gestione operativa e tecnica dell'unità. Tale responsabilità può essere esercitata in modo diretto e autonomo ovvero delegando con specifiche direttive ai membri dell'equipaggio l'esecuzione di specifici compiti.

Nel caso di esercizio diretto, l'operare del nostro comandante è molto simile a quello del conducente stradale con la, non trascurabile, differenza tra i due scenari.

Nel caso di esercizio con l'impiego di un equipaggio si entra in un'altra dimensione prefigurando capacità e competenze idonee alla gestione del gruppo di bordo nonché una sorta di validazione da parte del comandante stesso delle capacità individuali all'esecuzione degli specifici compiti assegnati.

In sintesi, la patente nautica richiede un iter formativo completamente diverso e molto più ampio e variegato dell'analoga concessione stradale, essendo diversi gli scenari, ma soprattutto le responsabilità sottese nell'ambito nautico.

E di questo sia gli organismi che svolgono corsi per patenti sia lo stesso utente devono essere assolutamente consci. ■





Enrico Cernuschi

MOTOSILURANTI Mediterraneo 1940- 1945

Ufficio Storico della
Marina Militare - Roma 2020
Pag. 135 - € 16; ridotto € 12

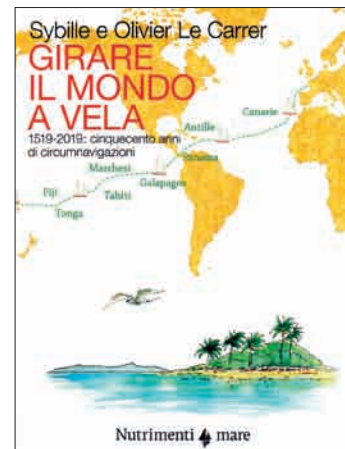
L'Autore, ben conosciuto ai lettori della Rivista in quanto assiduo e fecondo collaboratore, ha voluto, con questo elegante volumetto, portare avanti la linea da lui iniziata nel 2016 con *MAS 500*, che ebbe già a suo tempo un notevole successo e consenso di pubblico, cosa che, siamo sicuri, avverrà anche per questa opera. Nonostante, come appare evidente dal sottotitolo, sembrerebbe destinata a trattare il limitato periodo di tempo degli anni dell'ultimo conflitto mondiale, in realtà già dal primo capitolo ("Origine delle motosiluranti 1918-1940") mostra di avere un ben più ampio respiro che, con l'ultimo capitolo ("Guerra Fredda 1945-1991"), conclude il colpo d'occhio sul periodo più doloroso e rovente dello scorso secolo, anche se, per molti versi, glorioso, per il nostro Paese e, con esso, dell'epopea dei MAS.

Scritto con la ben nota prosa dell'A. e corredato da una vasta, spesso inedita e, soprattutto ben curata iconografia, ricco di informazioni spesso sconosciute o poco note (sapevate, ad esempio, che la Regia Marina fu praticamente l'unica al mondo, assieme all'Unione Sovietica, a mantenere in servizio una forza organica di unità veloci di vario tipo nel periodo fra le due guerre? E sapevate che il maggior successo per le siluranti nella Seconda Guerra Mondiale va ascritto al *MS 22* che affondò l'incrociatore inglese da 10 000 tonnellate *Manchester* il 13 agosto del 1942 al largo della Tunisia?) quali quelle relative ad una trentina di scontri, in gran parte vittoriosi per le siluranti italiane, dei quali poco o nulla si sapeva.

Articolata su sette capitoli, l'opera tratta in maniera esaustiva la storia di uomini e mezzi che operarono in questa specialità d'élite della Regia Marina (e della Marina Militare se consideriamo le motosiluranti, motocannoniere e aliscafi missilistici che operarono, fino al 1999, praticamente sino alla fine della Guerra Fredda).

Non è certamente un'opera omnia, né l'A. si sofferma sull'aspetto prettamente tecnico di questi mezzi, ma resta, comunque, di grande completezza e interesse: un volume che sicuramente arricchirà la biblioteca di appassionati, ricercatori e amanti dell'argomento.

Franco Maria Puddu



Sybille e Olivier Le Carrer

GIRARE IL MONDO A VELA

Nutrimenti mare - Roma 2020
Pag. 207 - € 22

In un momento in cui il giro del mondo in barca a vela appare quasi banalizzato dalla rapidità e apparente facilità con cui le moderne barche da regata divorano miglia e macinano record, qui viene restituita la dimensione più umana del giro del mondo. La piacevole novità sta nella descrizione di un viaggio fatto di soste nei luoghi più significativi che popolano l'immaginario di ogni uomo di mare e di incontri con navigatori che hanno percorso quelle rotte. Da Gibilterra il lettore si troverà a navigare in un distillato di nozioni di geografia, navigazione astronomica, arte marinaresca, riferimenti storici e aneddoti personali. Sanlucar, Gibilterra, le Canarie, le Isole di Capo Verde, le Malvinas, Le Galapagos i doldrums si popolano di personaggi illustri quali Magellano, Slocum, Drake, Cook, Darwin, Moitessier, Louis de Bougan-

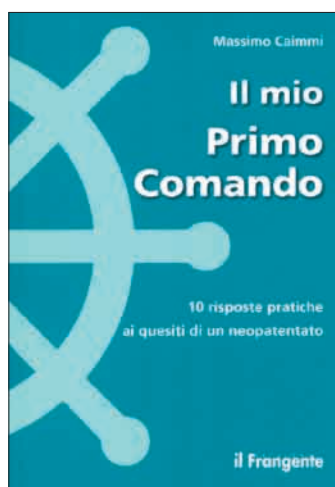


ville ma anche di comuni giramondo, accomunati dalla medesima voglia di infinito e di spazi incontaminati. Il racconto si snoda agile tra la scoperta dello Stretto di Magellano e i tentativi di doppiare Capo Horn, ormai appannaggio solo dei navigatori a vela, "innamorati delle rotte non battute", come li definì Cook. Passato dallo show business alla vela, Antoine rifiuta "la prova masochista dei quaranta ruggenti" e, conscio di essere un navigatore da bel tempo, interrompe la sua navigazione nell'Atlantico meridionale per tornare fino a Panama alla volta dei mari del sud. I personaggi che predilige l'A. sono come Nicole van de Kerchove, navigatrice solitaria che dopo aver prolungato di un anno una sosta alle Antille afferma: "sette anni per un giro del mondo... saranno sufficienti? Ho sempre avuto l'impressione di essere di corsa" o come Moitessier, che a un passo dalla vittoria della Golden Globe Race decide di proseguire alla volta dei mari del Sud, sublimando in quella poggiate la scelta di vita che ogni velista vorrebbe fare nel segreto dell'anima. Scelte analoghe a quelle di chi fa il giro del mondo senza di fatto vederlo: ecco i protagonisti del periodo eroico delle navigazioni senza scalo, i "concorrenti dell'inutile" come Vito Dumas e Francis Chicester, le regate attorno al mondo, ma anche la saga dei Clipper, il trofeo Jules Verne e la Vendè Globe. Proprio quando prende vigore il dibattito sull'exasperazione della tec-

nologia dei foils, accusata di avere portato la vela in una direzione troppo lontana dalla realtà del velista medio, l'A., con questo testo ricco di suggestioni e di pillole di cultura marinara, scritto con uno stile scorrevole, mai nozionistico, riabilita la lentezza del

viaggio, regalando momenti di vera piacevolezza e di evasione a quanti, al riparo delle loro scrivanie in questi mesi di incertezza e di restrizioni, non vogliono rinunciare al piacere e alla speranza di un nuovo viaggio.

Luciano Magnanelli



Massimo Caimmi

IL MIO PRIMO COMANDO

il Frangente - Verona, 2021
Pag. 56 - € 9

Il volumetto dal titolo *Il mio primo Comando* sembra, in prima istanza, una delle tante pubblicazioni autobiografiche in cui i provetti marinai raccontano le proprie esperienze sulle unità da diporto. Se questo in parte è vero, per i numerosi richiami a eventi vissuti in prima persona, la finalità è, però, orientata sul lettore, al quale vengono estese le valutazioni teoriche e pratiche dell'autore come travaso di esperienza e ausilio ad evitare errori commessi nella propria vita marinara. In quest'ottica,

il testo diventa una sorta di guida per i neopatentati nautici sulla base del presupposto che il possesso del "pezzo di carta" non si traduce nell'immediata capacità di "andar per mare". L'opera copre la totalità delle problematiche riscontrabili a bordo; è suddivisa in 10 parti, fra le quali assume particolare rilevanza quella relativa ai "compiti del Comandante". Il relativo capitolo chiarisce cosa si intende per Comando e costituisce il necessario pre-requisito che si riverbera nelle azioni/decisioni che vengono svolte/prese nelle varie situazioni proposte nel volume. Di interesse sono anche le note relative agli aspetti ambientali da tener presenti in ogni attività a bordo, nonché un richiamo ai comportamenti in porto e rada per far sì che la nostra presenza non "infastidisca" gli altri diportisti. In sintesi, l'opera è un'ottima guida per i neo-comandanti, richiamando la necessità che l'approccio al mare sia effettuato sulla base di una costante valutazione della situazione ai fini della sicurezza e sulla coscienza delle capacità operative e tecniche proprie e dell'equipaggio.

Vincenzo De Luca

Il percorso normativo della nautica da diporto fino ai giorni nostri

di Aniello Raiola

La riforma normativa della materia della nautica da diporto affonda le proprie radici in una legge del 2003, intitolata "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" (legge 8 luglio 2003, n. 172). Prima di questa esisteva la legge 11 febbraio 1971, n. 50 ("Norme sulla navigazione da diporto"), che aveva avuto il merito di creare agli inizi degli anni '70 una specifica regolamentazione del settore (quello che i giuristi usano definire come *corpus* di norme), affrancandola, seppur parzialmente, dal codice della navigazione che ancor prima disciplinava anche la nautica da diporto. I concetti orientativi nella redazione del disegno di legge erano stati l'eliminazione dei vincoli e delle restrizioni superflue nonché lo snellimento e la semplificazione delle procedure rispetto alla navigazione mercantile. Così si espressero i relatori

del disegno di legge: *"la disciplina giuridica della navigazione da diporto, enucleata quanto alle sue disposizioni fondamentali, dal testo del codice della navigazione, realizza, con il presente corpo di norme, una sua autonomia legislativa che trova giustificazione sia nella specialità, rispetto allo stesso codice della navigazione, delle fattispecie astratte prese in considerazione, sia, ancora, nella necessità di soddisfare esigenze di ordine pratico, non ultima fra le quali, quella di rendere più agevole la conoscenza delle norme sulla navigazione da diporto"*.

Da allora la navigazione da diporto è stata considerata una "navigazione speciale", regolata da un complesso di norme proprie, che in alcuni istituti peculiari la differenziano dalla normativa generale del codice della navigazione.

In seguito, l'incompatibilità con la disciplina del codice della navigazione si acui sempre di più, costringendo il

Legislatore italiano ad apportare una moltitudine di modifiche alla legge n. 50/1971 per adattarla alle sempre nuove esigenze di un comparto giovane in costante e rapida evoluzione. Il settore, anno dopo anno, fu sommerso da un numero sempre crescente di provvedimenti che modificavano la legge n. 50/1971 o si ponevano al suo fianco, sortendo una stratificazione legislativa davvero eccessiva. In particolare, dal 1990 al 2003 si possono contare centinaia di interventi normativi in materia di navigazione da diporto, includendovi leggi, decreti legislativi, regolamenti, decreti ministeriali e, spesso, singoli articoli di provvedimenti aventi altro oggetto. Hanno toccato tutti gli aspetti della materia con l'intento di creare una spinta verso la semplificazione. La semplificazione ha prodotto anche un processo di distacco dal codice della navigazione, dalle sue procedure troppo lente



e farraginose per un settore così dinamico come il diporto nautico, che ha tutt'altri presupposti ed esigenze rispetto alla navigazione commerciale.

Se la semplificazione ha, dunque, connotato il contenuto di questa abbondante produzione normativa, tali interventi, dal punto di vista procedurale, sono stati troppo spesso attuati in modo settoriale, frammentario e disorganico, sortendo un groviglio inestricabile persino per gli addetti ai lavori e, così, compromettendo l'originario intento semplificatore che li caratterizzava.

Di fronte alla disorganicità del tessuto normativo disciplinante il settore non erano più sufficienti leggi "tampone". Si sentiva l'esigenza unanime (da parte di utenti, operatori e amministratori) di un testo di legge unico, che assicurasse sì novità ulteriori per la semplificazione, ma soprattutto che garantisse coordinamento delle varie norme, estinguen-

do il fenomeno dell'inflazione di leggi e decreti in materia.

I tempi erano maturi per una legge che doveva operare una profonda riforma della disciplina. Infatti, il Parlamento, quasi all'unanimità, approvò la già citata legge 8 luglio 2003, n. 172. Questo provvedimento sostituì integralmente ben quindici articoli – su trentaquattro in vigore – della legge n. 50/1971 e ne abrogò sette.

Oltre alle importanti innovazioni introdotte nella disciplina delle unità da diporto, la legge in esame delegò il Governo a adottare un decreto legislativo contenente tutte le disposizioni legislative sulla nautica da diporto, denominato Codice della nautica da diporto. Il termine "codice" utilizzato dal Legislatore del 2003 ha la sua importanza, perché i codici (già esistenti anche in altre materie, come l'ambiente o i beni culturali) non si limitano alla semplice raccolta e al coordinamento formale delle disposizioni

vigenti (come fanno i testi unici), ma compiono anche innovazioni sostanziali alla legislazione che riunificano e sono quindi l'occasione per l'introduzione di riforme settoriali di notevole impatto.

I lavori preparatori del Codice della nautica sono durati circa un anno e l'iter di approvazione si è dimostrato più complesso del previsto, tanto che la sua adozione è avvenuta con il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Si compone di 67 articoli e la sua funzione è stata duplice: da un lato, raccogliere e coordinare le numerose e frammentarie disposizioni stratificatesi nel corso degli anni nella materia (abrogando le precedenti normative, compresa la legge n. 50/1971); dall'altro, innovare per snellire le procedure, ridurre i tempi sovrabbondanti ed elidere fasi e organi superflui, così operando una riorganizzazione del già vigente quadro normativo.

In merito alla prima funzione, il Codice non contiene proprio tutta la produzione normativa sulla nautica, perché lascia al proprio successivo regolamento di attuazione materie come la sicurezza della navigazione, le patenti nautiche e le procedure amministrative inerenti alle unità da diporto. Restano, inoltre, disciplinati a parte – in considerazione della specialità della materia del lavoro a bordo – i titoli professionali del diporto per le unità adibite al noleggio e per le navi da diporto (il relativo regolamento è stato approva-

to con decreto ministeriale 10 maggio 2005, n. 121). Come anche – in considerazione del contenuto prettamente tecnico – è avvenuto a parte, con il decreto legislativo 11/1/2016 n. 5, il recepimento in Italia della direttiva 2013/53/UE in materia di marcatura CE delle unità da diporto e delle moto d'acqua.

L'articolo 65 del Codice della nautica da diporto attribuiva al Ministero dei trasporti, di concerto con altri otto Ministeri interessati, la delega ad adottare un regolamento ministeriale, al fine di disciplinare le materie non regolate (sicurezza della navigazione, patenti nautiche e procedure amministrative) e dare attuazione alle norme generali statuite dal codice stesso.

Il Regolamento di attuazione del codice della nautica, che si compone di 94 articoli e 11 allegati, è venuto alla luce, dopo circa tre anni di lavori, con il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146.

Tale regolamento è andato a sostituire, abrogandoli, quattro regolamenti in materia di sicurezza della navigazione e due regolamenti in materia di patenti nautiche precedentemente vigenti.

Il regolamento, però, non affrontò uno scottante problema: l'assenza di informatizzazione nella tenuta dei registri navali (ancora in formato cartaceo) e la necessità di un archivio unico informatizzato al posto delle circa duecento conservatorie navali distri-

buite sul territorio e neanche collegate in rete.

Per colmare tali gravi lacune intervenne la legge di stabilità 2013 (legge 24/12/2012, n. 228), istituendo nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), da creare ed attuare con apposito regolamento.

Il regolamento di attuazione del SISTE è venuto alla luce soltanto nel 2018 con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152, disciplinando il nuovo sistema composto da un Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), un Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) e gli sportelli telematici del diportista (STED) diffusi sul territorio.

L'Archivio telematico centrale è una banca dati centralizzata contenente i dati tecnici e giuridici inerenti alle unità da diporto immatricolate (imbarcazioni e navi da diporto), cioè tutte quelle informazioni riportate nelle undici sezioni previste nei passati registri cartacei.

All'UCON sono attribuite le funzioni di pubblico registro delle unità da diporto in sostituzione della pluralità di registri prima esistenti (tenuti dagli uffici marittimi e motorizzazione civile).

Gli sportelli telematici del diportista sono attivati presso tutte le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici motorizzazione civile, nonché presso que-

gli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (una volta chiamati agenzie nautiche) e quei raccomandatari marittimi, abilitati dall'UCON. Lo sportello è l'interfaccia tra utenza della nautica e Amministrazione (Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto) per quanto attiene le pratiche amministrative inerenti al diporto nautico.

La data di funzionamento a pieno regime del nuovo Sistema telematico è stata fissata per il 1° gennaio 2021, data dalla quale le unità da diporto possono essere iscritte esclusivamente nell'ATCN e i registri cartacei sono stati definitivamente abbandonati.

Dopo dieci anni dall'entrata in vigore del Codice della nautica, si avvertì l'esigenza di una rivisitazione della disciplina, soprattutto in considerazione dell'evoluzione subita dal contesto economico e sociale. Infatti, il Parlamento approvò la legge 7/10/2015, n. 167, contenente la delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto.

Al limite della scadenza della delega è stato approvato il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, che ha revisionato ed integrato il Codice della nautica da diporto.

Va pure ricordato che la legge delega n. 167/2015 disponeva, una volta operata la riforma del codice, la conseguente modifica del connesso Regolamento di attuazione per il



suo necessario allineamento con il nuovo codice riformato. A tutt'oggi sono in corso i relativi lavori preparatori e si prevede che nel 2021 vedrà la luce il decreto interministeriale (con altri dodici Ministeri interessati) che rinnoverà il regolamento di attuazione. Infine, la medesima legge delega dava anche facoltà al Governo di emanare, entro 18 mesi dalla riforma del codice (termine in seguito prorogato), un decreto legislativo correttivo della riforma stessa. L'intento del Legislatore era quello di attendere un certo

periodo di tempo per poter perfezionare la riforma alla luce dei risultati del suo confronto con l'esperienza pratica e con il diritto vivente.

Il c.d. correttivo è stato approvato con decreto legislativo 12/11/20, n. 160. I suoi 34 articoli contengono perfezionamenti formali del Codice e solo alcune innovazioni sostanziali.

Al termine di questo *excursus*, possiamo con tutta certezza affermare che quello della nautica da diporto risulta essere un sistema normativo coerente ed organico compo-

sto essenzialmente da Codice e Regolamento di attuazione, lontano anni luce dalla polverizzazione normativa dominante in materia fino al 2003; un sistema che conta al momento soltanto tre provvedimenti complementari (il regolamento sui titoli professionali del diporto, il decreto legislativo sulla marcatura CE delle unità da diporto e il regolamento di attuazione del sistema telematico della nautica) e che è supportato, solo nel caso di lacune normative, dalle disposizioni del codice della navigazione. ■

Di pesca si potrebbe continuare a parlare a lungo; non a caso esistono molte riviste specializzate che trattano da decenni l'argomento senza esaurire l'interesse dei propri lettori. La nostra Rivista però deve spaziare attraverso tutte le aree che contraddistinguono in maniera variegata la cultura del mare. Per questo utilizzeremo la provata

esperienza di Riccardo Zago per parlarci, invece che delle tecniche di cattura dei pesci, di tutto quanto li riguarda, venendo così incontro all'interesse degli ambientalisti e non solo. Esaminando una specie per volta, impareremo a conoscere un mondo meraviglioso... quello dei pesci!

Paolo Bembo

L'Ombrina

di Riccardo Zago

Così come la "cugina" corvina, non è certo fra i pesci più noti dei nostri mari. Eppure non sta mai troppo distante da riva, per lo più in acque poco profonde. Per i subacquei è un graditissimo incontro, possibile anche senza le bombole, e sono tanti i pescatori sportivi che aspettano fiduciosi la sua abboccata accampati, di giorno come di notte, soprattutto quando il mare è sporcato da fango o residui di mareggiata, lungo le spiagge e nei pressi delle foci. Nota anche come "boccadoro", per l'interno della bocca spesso giallo dorato, l'ombrina è un bel pesce, che può raggiungere il metro ed è contraddistinto da una brillante livrea argentea solcata da striature oblique dai riflessi giallastri e azzurrognoli alternati su dorso e fianchi.

Chiamata anche "boccadoro" per la colorazione all'interno della bocca, è la regina di spiagge e foci e s'incontra spesso anche nei periodi freddi





Tante virtù in cucina

Professionalmente l'ombrina viene pescata soprattutto in primavera e in estate, con reti a strascico e reti costiere da posta come tramagli e sciabiche, oltre che con le lenze di profondità, e sul mercato è reperibile tutto l'anno fresca o congelata, affumicata, salata ed essiccata. Le sue carni, particolarmente delicate e apprezzate, simili a quelle del branzino anche se non così facili da trovare e dal costo più elevato, sono adatte anche alle diete leggere poiché contengono pochissime calorie e sono un'ottima fonte di proteine e sostanze benefiche tra cui grassi cosiddetti buoni come gli Omega 3, la vitamina D e alcune vitamine del gruppo B, oltre a zinco, fosfo-

ro e rame. Sono ideali cotte alla brace, al forno e al vapore, condite semplicemente con olio extra vergine d'oliva e sale. Infine si può cuocere l'ombrina all'acqua pazza, alla piastra e anche fritta in pastella.

La sua carta d'identità

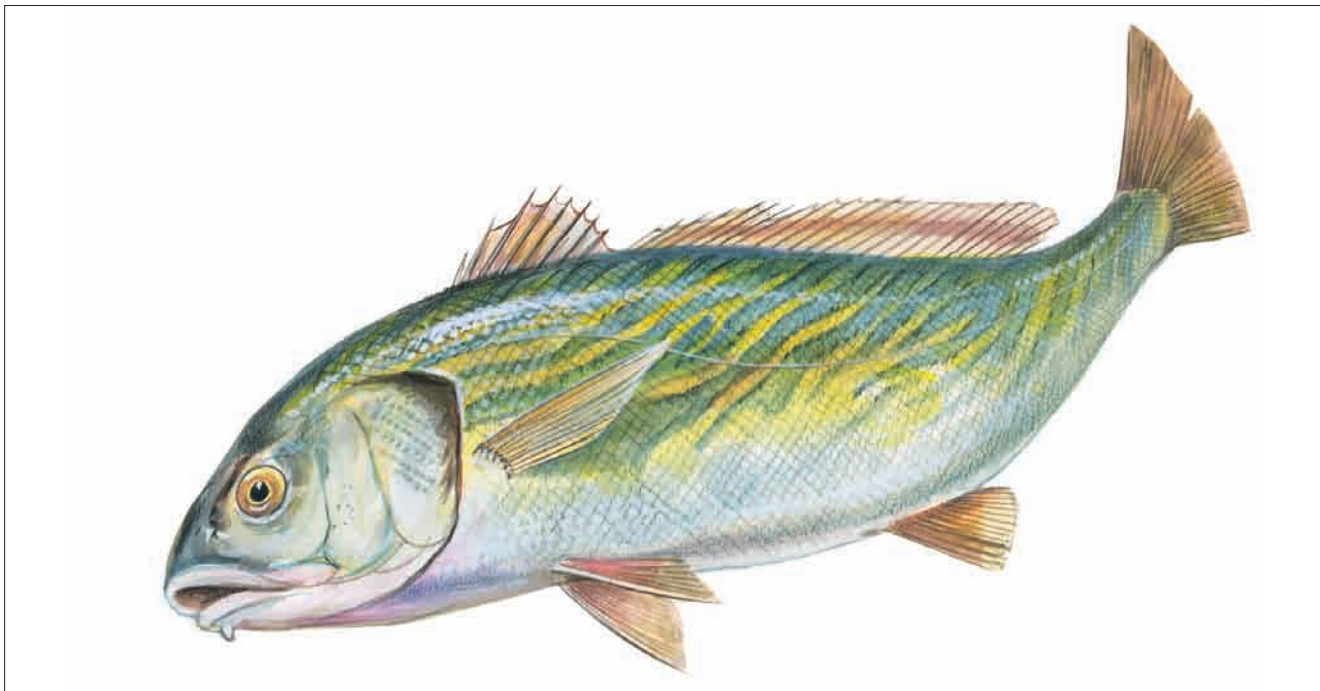
Nomi comuni: ombrina, boccadoro, corvo, corvello, corvetto, umbrina (Gran Bretagna), loumbrino, daine, dainès (Francia), rophós (Grecia), corbell, corbinada, gurbiyà (Spagna), loumbrino, caino, chràu, rabanenco (Germania).

Dimensioni: lunghezza, fino a 100 cm; peso, fino a 12 kg.

Distribuzione: oltre che nel Mediterraneo e lungo tutte le coste italiane in particolare, è

presente anche nel Mar Nero e nell'Oceano Atlantico orientale, dal Golfo di Guascogna al Senegal; nel Mar Rosso è penetrata attraverso il Canale di Suez, compiendo quindi una migrazione inversa rispetto a tante altre specie.

Segni particolari: corpo allungato con ventre piatto e dorso arcuato; due pinne dorsali, la prima è più alta e la seconda è più lunga; la pinna caudale finisce tronca. Caratteristiche la testa massiccia dalla bocca piuttosto piccola, rivolta leggermente verso il basso a causa del labbro superiore sporgente, e la presenza di un corto barbiglio sotto il mento; la colorazione dorata all'interno della bocca spiega anche l'appellativo di "boccadoro".



Chi è: appartenente alla famiglia degli Scienidi, così come la corvina, alla quale assomiglia, è un pesce osseo dalle abitudini sedentarie che vive solitario o in piccoli gruppi grufolando sul fondo alla ricerca di cibo. Le carni molto magre e apprezzate per le caratteristiche organolettiche sono molto richieste e ben pagate sul mercato; ciò, negli ultimi anni, ha dato impulso ai primi esperimenti di allevamento di questa specie che, oltretutto, presenta una crescita piuttosto rapida.

Dove vive: in acque basse o non molto profonde, su fondali prevalentemente sabbiosi mai troppo distanti da riva, come lungo le spiagge e nei pressi delle foci di fiumi e canali dove, essendo una specie euralina, penetra volentieri così come nelle lagune salmastre; si trova anche sulle secche, fino a 30-40 metri di profondità, dove vive

fra le rocce come la parente corvina.

Cosa mangia: invertebrati che scova nella sabbia o nella ghiaia, tra cui vermi, crostacei e molluschi, soprattutto canalicchi, ed echinodermi come cetrioli di mare, ricci e piccole stelle marine.

Curiosità: quando è riunito in piccoli branchi per riprodursi o cercare il cibo, in particolare in estate, spesso volte questo pesce produce, attraverso la contrazione di un muscolo

collegato alla vescica natatoria, dei caratteristici suoni udibili anche a una certa distanza durante le immersioni. Gli esemplari maturano sessualmente intorno ai 40 centimetri di lunghezza e la riproduzione ha luogo da maggio ad agosto; fino alla lunghezza di 3 centimetri i giovani sono di colore nerastro con pinne bianche.

Valori nutrizionali per 100 g: 8 kcal, 17g proteine, 0,7 g grassi, 0,8 g carboidrati.



Il tipico habitat dell'ombrina.

SESTRI LEVANTE

Recupero di una imbarcazione storica

Di norma è policy della Rivista non pubblicare programmi che dovrebbero essere realizzati solo in un prossimo futuro. La ragione è semplice: fra circa 260 strutture periferiche sono tante quelle che, volentersamente, si pongono degli obiettivi e cercano di raggiungerli. Spesso, nonostante la buona volontà, non

ce la fanno per le cause più varie. Se dovessimo pubblicare i programmi di tutti, ci troveremmo una Rivista, che già può contare su spazi contenuti per i molti argomenti che dovrebbe trattare, con alcune pagine riempite da "non notizie" ovvero da notizie di avvenimenti che in realtà non si sono mai verificati. I lettori capiscono bene come ciò non possa e non debba avvenire. Per questo, a meno di avvenimenti e di situazioni particolari, si preferisce l'astensione dal dare notizia di cose che non siano

già concretamente avvenute. Ho appena citato "situazioni particolari"; mi sembra che la pandemia che stiamo vivendo, si possa considerare tale. Per questo, quando il progetto di una Sezione/Delegazione ha buone possibilità di riuscita, diamo ora a tale progetto una copertura mediatica in contrasto con le nostre abitudini, certi di fare bene; in un periodo così, la progettualità di molte delle nostre Sezioni/Delegazioni che, per forza di cose, hanno ridotto l'attività, merita di essere sostenuta anche in questa maniera. (Nota del Direttore Responsabile della Rivista)

Quante volte ci è capitato di vedere ragazzi che non conoscono la vita di mare, pur vivendo nei paesi della costa e identificano lo stesso mare con la vita da spiaggia, ignorando la bellezza del navigare, del pescare, remare o semplicemente dello stare in barca. Solo dopo aver portato i ragazzi in mare ci si accorge di quanto sia per loro una scoperta e come siano attratti dall'avventura, dalla curiosità di una visione del mare mai avuta prima.

La Lega Navale di Se-

stri Levante ha avviato il progetto "Invito alla vita di mare" con il sostegno finanziario del gruppo IREN, per far conoscere ai ragazzi cosa significa andare per mare, una nuova esperienza per i ragazzi delle scuole superiori che trascorreranno due giorni su un gozzo storico ligure.

Ogni sessione è rivolta a 6 ragazzi delle scuole superiori, con un istruttore, dura due giorni e prevede quattro uscite. I ragazzi familiarizzano con la barca, imparano a remare, a pescare e a cimentarsi come in una gara, analogamente al palio marinaro (celebre competizione per gozzi liguri).

La Lega Navale, tramite il sostegno del gruppo IREN, che ha cofinanziato l'iniziativa e la ristrutturazione del gozzo, e con il supporto degli Istituti scolastici di Sestri Levante, domenica 17 gennaio ha avviato il progetto. L'antico gozzo ligure di 26 palmi (6,60 m) *Città di Colombo*, che ha navigato nel Canal Grande durante la Vogalonga e sul Danubio, sarà restaurato presso il cantiere "Storie di Barche" per poi essere usato questa estate dai ragazzi che aderiranno al progetto.



L'antico gozzo ligure *Città di Colombo*, oggetto di ristrutturazione.

VILLA SAN GIOVANNI

La Sezione, a supporto della cultura del mare, ospita RAI 5

Domenico Pellegrino, ripreso nel video servizio di RAI 5, è il nostro Socio, comandante di traghetti privati in servizio nello Stretto di Messina. Si è cercato di offrire un contributo al servizio televisivo, con un taglio nautico e culturale, per valorizzare l'area dello Stretto come contenitore seco-

lare di miti, incontri, scontri, irrequieto crocevia di civiltà. Questo magico mare è un laboratorio irrequieto di sfide antiche e moderne, dall'Ulisse omerico ai cento atleti che ogni anno la Sezione, assieme al Centro Nuoto Sub Villa, accompagna: gli Ulisse della contemporaneità.

Con il nostro *Bavaria 47*, già barca di reato per l'immigrazione clandestina ora barca di scuola, cerchiamo di far conoscere le regole del mare e dei rapporti umani. Durante le uscite in mare, abituiamo i ragazzi al contatto tecnico-culturale con lo Stretto di Mes-

sina che per difficoltà di navigazione è unico in tutto il Mediterraneo. Simuliamo avarie notturne e diurne con il disimpegno a vela e a motore, per uscire dallo schema di Separazione e per rientrare in sicurezza nelle *inshore traffic zones*.

Tra navi che sfilano a 16 nodi e correnti di marea che arrivano ai 3 m/s (6 nodi circa) insegniamo la gestione dell'emergenza, il controllo del panico da trasformare in sana paura, per mantenere la rispettosa soglia di attenzione. Fra correnti impetuose, ma riconoscibili, il marinaio estrae l'Ulisse che ha

dentro, e diviene comandante delle proprie responsabilità, si slega dall'albero maestro per controllare le tentazioni quotidiane delle sirene in agguato, ammaliatrici perenni, riconoscenti però, se rispettate alla dovuta distanza. Nulla è cambiato dal racconto omerico, vizi e virtù permangono, sono solo i modi di manifestarli che si evolvono. L'uomo si fa valere e si svaluta davanti agli stessi ostacoli, da secoli immutati, con le stesse reazioni davanti all'errore, per cui quest'ultimo o lo subisce o lo eleva a opportunità.

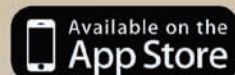


Da sinistra: Alessandro Vetere al timone, l'operatore drone Rai, l'esperto velista Giuseppe Vetere, il video operatore Rai, il regista Davide Venturi. Riprese in navigazione nello Stretto di Messina da Punta Pezzo calabra, a sinistra, verso Scilla.

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



