

sommario

Anno CXXV luglio-agosto 2022

18

La direttiva Bolkestein e la nuova disciplina delle concessioni demaniali marittime
di Rita Tranquilli Leali



53

America's cup: la 37^a edizione
di Giulio Guazzini

2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

6

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

8

I perché di una guerra
di Elisa D'Urso

12

I nuovi orizzonti mediterranei
di Ezio Ferrante

20

Energia dal mare: nuove frontiere scientifiche per fonti rinnovabili e salvaguardia dell'ambiente
di Alessandro Lentini

22

La globalizzazione: il mare e le nuove tecnologie
di Claudio Boccalatte

26

Un futuro meno inquinante
di Maurizio Caldera

28

Locazione e noleggio di natanti: da cento ordinanze ad un solo decreto
di Rino Raiola

32

125 anni di storia della LNI
di Emanuele Scigliuzzo

36

Aqua fons vitae
di Simone Lanza

38

Il piroscapo Piemonte: gioiello navale d'altri tempi
di Piero Ferrozzi

44

Capitani coraggiosi, la scelta di navigare la vita
di Vincenzo Grienti

46

"Grandi Vele"
di Fabio Dal Cin

50

Sport, disabilità e inclusione: il futuro è anche qui
di Anita Fiaschetti

56

Vela olimpica: sulla linea di partenza
di Pasquale Prinziavalli

58

Rimini: una città che cambia
di Roberto Petrucci

60

La parola alle nostre Sezioni

63

Le recensioni

64

L'angolo del comandante Bitta
di Paolo Giannetti



di Antonio Cosentino



Da una pandemia a una guerra, da una crisi all'altra, così il mondo attraversa un altro periodo destabilizzante. L'editoriale di questo numero vuole introdurre l'approfondimento della scrittrice Elisa D'Urso, sul tema scottante della guerra tra Russia e Ucraina che sta attanagliando il mondo intero.

Per quanto improvviso, il conflitto che sta devastando l'Ucraina e lo scenario internazionale non nasce oggi, ma deriva da una situazione di contrasto storico-culturale e geopolitico tra l'Occidente e la Russia che dura ormai da decenni. Per capire meglio la situazione è opportuno conoscere qual è stato il percorso che portò Putin a ricoprire prima il ruolo di primo ministro e poi quello di presidente.

L'URSS nel 1991 si trovò investita da cambiamenti epocali e, dopo il colpo di Stato che portò al crollo formale dell'Unione, l'allora presidente Boris Yeltsin, che aveva scelto la strada del libero mercato, avviando una partnership con gli Stati Uniti, si adeguò alle regole del nuovo sistema globale. Tuttavia nella fretta di velocizzare il passaggio verso il libero mercato, Yeltsin e il suo ministro delle Finanze si dimostrarono incapaci di personalizzare il modello capitalista occidentale alle condizioni della società russa.

La stagione di Yeltsin fu un susseguirsi di privatizzazioni di tutte le grandi aziende statali. Ardenti sostenitori di questa strategia furono tra l'altro l'ex dirigente dell'azienda statale dell'elettricità la Rice e il re dell'acciaio, il miliardario e quarto uomo più ricco della Russia, Alexey Mordashov, proprietario del gruppo siderurgico minerario Severstal. Le grandi privatizzazioni incentivarono l'ascesa degli oligarchi, i nuovi signori della Russia, e divennero i veri detentori della vita politica ed economica del Paese tra il 1996 e il 2000. I nuovi ricchi applicarono lo schema di prestare denaro allo Stato, in deficit, in cambio di azioni delle aziende statali a prezzi di favore. Un esempio è stata la svendita di un'azienda petrolifera, la Jukos, al prezzo modico di 350 milioni, contro un valore di 2 miliardi di dollari. La ricchezza rimase concentrata nelle mani di pochi, la forbice tra ricchi e poveri si ampliò ulteriormente e colpì il 40% della popolazione con pesantissime speculazioni sui titoli di Stato.

Di conseguenza, gli anni '90 furono un periodo turbolento per la Russia non solo per i cambiamenti avvenuti a seguito del crollo dell'Unione Sovietica e del Muro di Berlino ma, anche, a causa della conseguente crisi economica legata alle privatizzazioni della perestrojka e all'apertura al libero mercato. Fu una terapia d'urto terrificante per l'impreparata economia pianificata di stampo sovietico; il Governo perse completamente il controllo dell'economia nazionale con la diminuzione del 17% del Pil. Nell'arco di tre mesi i prezzi dei beni comuni si quadruplicavano facendo così precipitare il tenore di vita, generando scarsità di beni di prima necessità come il cibo e facendo bruciare ai russi gran parte dei propri risparmi.

Nell'agosto del 1998 il rublo perse il 70% del suo valore, tracollo che causò un nuovo aumento dell'inflazione al 14% e si arrivò al default, portando innumerevoli imprese al fallimento e agli oligarchi la speculazione sui costi delle materie prime. Per le strade si faceva la fila per un pezzo di pane, le città erano investite da un incremento della criminalità e i licenziamenti divennero all'ordine del giorno. All'epoca del default della Russia e del collasso anche del KGB, la principale agenzia di sicurezza sovietica, Yeltsin scelse Putin per ricoprire il ruolo di direttore del nuovo dipartimento dei servizi segreti chiamato FSB, erede del KGB. Nei primi anni di servizio Putin servì il Paese in Germania dell'Est, a Dresda, dove aveva imparato il tedesco e, per più di cin-

que anni, tenne il monitoraggio dei traffici degli occidentali sul territorio. Con il crollo del Muro di Berlino, Putin fu costretto a reinventarsi da zero, dimettendosi da capo dei servizi segreti; successivamente ricoprì vari incarichi nell'amministrazione comunale di San Pietroburgo, retta da Sobcak ma presto finì nel mirino della stampa; si diceva che aveva mantenuto rapporti accondiscendenti con la criminalità organizzata della città. All'epoca anche il sindaco di San Pietroburgo fu al centro del cosiddetto scandalo della fame. Con la scarsità di cibo dovuta alla crisi economica l'amministrazione di Sobcak si vide costretta a vendere edifici e beni governativi alle aziende private, allo scopo di trovare i fondi con cui affrontare la carestia. Centinaia di milioni di rubli finirono nelle mani della malavita organizzata e tra i soggetti coinvolti ci furono tutti: criminalità locale, servizi segreti, pezzi grossi del Cremlino. A supportare questa rete di corruzione che si divideva il denaro pubblico ci fu lo stesso Putin, come lo stesso ex sindaco di San Pietroburgo che fu colto con le mani nel sacco. Putin riuscì ad evitare il processo e a far rimanere intatta la sua nomea.

Dal crollo dell'URSS, Yeltsin aveva plasmato un sistema presidenziale, da molti politologi russi definito come monarchia elettiva, dove il presidente governava come un monarca ma era soggetto a elezioni periodiche formali. Yeltsin negli ultimi anni si manifestò sempre più debole e stanco per i suoi problemi cardiaci, la relazione con l'alcool esasperò i problemi di base. Con l'antipatia che i russi nutrivano nei suoi confronti, Yeltsin rischiava di diventare il capro espiatorio dei problemi nazionali per aver portato il Paese sul baratro. Di fronte all'instabilità di un presidente come Yeltsin, sempre più incapace di governare, le voci su un suo possibile successore si andarono intensificando. Prima di arrivare a Putin, il presidente mise alla prova tre nuovi primi ministri, per valutarne le capacità, piuttosto di costruire un governo saldo. Yeltsin aveva ragione di preoccuparsi dell'identità del suo successore, in quanto, nella politica russa una volta fuori dal giro, per il presidente non ci sarebbero

state più garanzie sui propri beni e sul benessere della propria famiglia. Quindi, Yeltsin aveva bisogno di una persona fidata che non lo privasse di tutti i suoi beni e di tutte le sue agiatezze ma, soprattutto, che non gli facesse cause milionarie. In questo clima rovente la figura di Vladimir Putin iniziò a muoversi e soprattutto a farsi notare. A Yeltsin occorreva un sostituto dalle caratteristiche di Putin, ma innanzitutto gli era necessario nominarlo primo ministro, carica che Putin ricoprì per appena quattro mesi. Yeltsin aveva le idee ben chiare ma nelle stanze del potere del Cremlino non furono tutti d'accordo. La vecchia classe burocratica sovietica vedeva in Putin una persona in mano agli oligarchi e all'élite finanziaria capitalista; proprio quando l'opinione pubblica poteva essere manipolata contro il nuovo arrivato, il destino volle diversamente. Il 4 settembre 1999, pochi giorni dopo la nomina di Putin a primo ministro, nella cittadina di Bujnask, in Daghestan, esplose una autobomba con 70 vittime; la colpa fu addossata ai terroristi ceceni, che dal '94 avevano dichiarato l'indipendenza della repubblica cecena dalla federazione russa, dando vita a un violentissimo conflitto con Mosca. Dopo pochi giorni saltò in aria un intero palazzo a Mosca che costò la vita a 106 persone con più di 600 feriti. Secondo alcune fonti questi attacchi furono operazioni degli uffici segreti russi, finalizzate a una cospirazione che velocizzasse l'ascesa al potere di Putin. Nel Paese si diffuse il panico e la gente era terrorizzata. La Cecenia fu uno dei tanti problemi irrisolti di Yeltsin. Per Putin fu fondamentale risolvere la questione cecena, un vero banco di prova della tenuta dello Stato, anche perché per i ceceni si trattava di salvaguardare una regione dove sarebbe passato l'allaccio dell'oleodotto che collegava alla Russia le riserve di petrolio dell'Azerbaijan. Qualora la Russia avesse perso la guerra in Cecenia, probabilmente avrebbe perso il controllo dell'intero Caucaso settentrionale e forse anche quello delle altre 21 repubbliche all'interno della Federazione.

In questo contesto, i media e la televisione russa furono implacabili nell'elogiare



gli eroici sacrifici dei soldati russi, della disumanità della criminalità cecena, della determinazione del nuovo primo ministro e dell'ipocrisia dell'Occidente. A differenza della prima guerra, il secondo conflitto ceceno godette del consenso della popolazione, il popolo aveva bisogno di una persona forte e Putin divenne l'idolo che emergeva dinanzi ai pericoli del terrorismo. Putin si assicurò la legittimità della sua presidenza con la guerra in Cecenia e le dimissioni di Yeltsin furono soltanto delle formalità. Con 39 milioni di voti il nuovo presidente si insediò al Cremlino. Evitò di pubblicare un programma; l'unica promessa che fece fu quella di non fare promesse. Putin si schierò contro gli oligarchi russi, si inimicò il potere dei ricchi signori russi, con ordini di cattura, espropri e confisca di beni, con morti sospette e avvelenamenti di alcuni personaggi scomodi. Inoltre, seppe sfruttare la situazione di emergenza del Paese per ridimensionare e mettere sotto controllo il potere degli oligarchi. Il presidente preferiva che l'economia fosse gestita da persone fidate in grado di muovere i soldi e garantendo in primis anche i suoi stessi interessi, senza avere troppa concorrenza. L'oligarca più famoso che finì peggio di tutti fu Mikhail Khodorkovsky, l'uomo più ricco di tutti, possessore del colosso petrolifero Yukos e condannato a 10 anni di reclusione per frode ed evasione fiscale. Con lui in carcere la Yukos finì in bancarotta e gli asset vennero rilevati dalla Rosneft di proprietà statale. Con una classe finanziaria sottomessa, Putin già sapeva di avere in mano il Paese. Ricostruire e solidificare lo stato russo fu la priorità; per far ciò si affidò all'uso dei cosiddetti siloviki, cioè uomini di potere, ufficiali e agenti di governo che sotto la sua fiducia si comportavano da occhi e orecchi del presidente su tutto il territorio. L'abilità di Putin fu quella di creare una nuova contraddittoria tra il capitalismo, l'economia liberale di ispirazione occidentale e l'impronta autoritaria dello Stato forte.

Nel 2003 Putin fece approvare dal Parlamento un progetto di legge che cancellava dal codice penale la possibilità di confiscare i beni, uno degli strumenti

più efficaci contro la corruzione e la fedeltà di una ristretta cerchia al potere e di servilismo. Uno dei primi problemi della presidenza Putin fu quello di placare l'Esercito; a preoccuparlo fu il rancore della classe militare, dovuto all'esplosione del sottomarino "Kursk" inabissatosi insieme all'equipaggio nel corso di un'esercitazione navale nel Mare del Nord. La tragedia della morte dei 107 militari, asfissati dalla carenza di ossigeno, fu un colpo durissimo per la presidenza. Secondo alcuni esperti salvare i marinai sarebbe stato possibile, ma il governo russo declinò le offerte d'aiuto dei Paesi stranieri. Questa presa di posizione rigida fu aspramente criticata sia dal popolo sia dai rappresentanti dell'esercito della flotta. Attorno alla tragica fine dell'equipaggio del sottomarino vennero create una infinità di storie; c'era perfino chi sosteneva che il sottomarino russo fosse stato colpito per errore da uno statunitense e che, in cambio del silenzio di Putin, il presidente americano Bush avesse cancellato i debiti della Russia. Non appena Putin si rese conto che l'opinione pubblica aveva una importanza molto relativa, a differenza di quella dei militari, si affrettò a garantire fondi e benefit a tutta la classe e creò una nuova struttura chiamata Rosgvardija, ovvero la guardia nazionale russa, dedicata al controllo e all'oppressione di proteste anti governative. Lo scopo di Putin è sempre stato quello di arrivare all'unità nazionale con qualsiasi mezzo; nella sua visione, solo con un Paese coeso e con una retorica fortemente patriottica la Russia avrebbe potuto sfoggiare i muscoli in politica estera. Per fare ciò era inevitabile creare uno Stato di autorevolezza e di autorità anche repressiva, rispetto a molti di quei valori che gli occidentali definivano democratici.

In molti si chiedono se Putin sia stato un bene o un male per la Russia. La vera paura è proprio scoprire questa risposta; nessuno potrà dire se il suo successore sarà migliore dell'attuale presidente, solo il tempo potrà dircelo.

Buona lettura.



MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRÉE TOMMASELLI



Acquistabili su
amazon.it/marinamilitare
ufficiostorico@marina.difesa.it

il punto nave del Presidente

Dopo uno stop forzato di due numeri per problemi tecnico-amministrativi non dipendenti dalla volontà né della Redazione della Rivista né della Presidenza Nazionale si torna "in mare". Torniamo a parlare e scrivere di cose di mare, ovvero cultura e tradizioni marinare, sport nautici, nautica solidale e protezione dell'ambiente, come fa la Lega Navale Italiana da 125 anni.

Molte attività e progetti sono stati avviati e spesso conclusi con risultati di assoluto rilievo in questo periodo. Ad Ostia, il 23 giugno, si è svolto il concerto di beneficenza per celebrare i 125 della fondazione alla Spezia della nostra Associazione, alla presenza di istituzioni civili e militari nazionali e locali, enti e federazioni sportive, associazioni, partner del cluster marittimo, oltre alle diverse articolazioni della LNI, ai tanti soci, amici e sostenitori. Il concerto ha visto protagonisti la Banda musicale della Marina Militare, il più antico complesso bandistico militare italiano, ed alcuni testimonial delle nostre attività nelle aree strategiche. L'esploratore e giornalista Alberto Luca Recchi ha ricordato l'importanza della protezione dell'ambiente, tema su cui la LNI è impegnata attraverso molti progetti di monitoraggio dei rifiuti e della flora e della fauna marina, non ultima l'applicazione *NauticAttiva* sviluppata dai ricercatori



dell'Università di Bari in collaborazione con Lega Navale Italiana. Gli atleti olimpici Bianca Caruso e Giacomo Ferrari, cresciuti sportivamente nella Sezione LNI di Ostia, hanno parlato dei valori sociali dello sport e dell'attività agonistica che quest'estate ha regalato grandi soddisfazioni all'Associazione grazie alle brillanti vittorie dei nostri giovani atleti a livello nazionale e internazionale. Andrea Stella, fondatore dell'associazione "Lo Spirito di Stella" e amico della Lega Navale, è intervenuto per parlare del suo impegno in favore dell'abbattimento delle barriere architettoniche e della pratica sportiva per tutti, da sempre centrale per la LNI che mira a rendere il mare accessibile ad ogni persona, giovane e adulta, a prescindere dalle disabilità fisiche, mentali e dalle condizioni di disagio sociale ed economico.

Tanti progetti ed iniziative di nautica solidale sono stati lanciati dalla Presidenza Nazionale e da Sezioni virtuose.



Concerto di beneficenza per i 125 anni dalla fondazione della LNI (Lido di Ostia, 23 giugno 2022).



Firma dell'accordo UNIBAS-LNI (Matera, 5 luglio 2022).

Progetti di solidarietà come quello organizzato dalla Sezione LNI della Spezia e dalla Borgata La Spezia Centro, in collaborazione con la Sezione Velica della Marina Militare e della Sezione LNI di Chiavari, con l'obiettivo di realizzare "Corsi di vela e voga per tutti", con il supporto anche di un'equipe scientifica, iniziative di sensibilizzazione sulle malattie rare come "Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca", sostenuto dalla Delegazione LNI di Torre Annunziata, il progetto Vela 4 ALL, promosso dall'Ospedale Riabilitativo di Alta Specializzazione (ORAS) di Motta di Livenza e da "Lo Spirito di Stella", con la collaborazione della nostra Associazione, per avvicinare allo sport della vela le persone con paraplegia o tetraplegia gravi.

Quest'estate oltre 1200 ragazzi e ragazze hanno partecipato ai corsi di vela, canoa e canottaggio nei tre Centri Nautici Nazionali di Sabaudia, Taranto e Ferrara - Lago delle Nazioni e molti altri nelle scuole organizzate dalle Sezioni. Un grande successo e un'offerta di formazione e divertimento a contatto con la natura che si amplia con l'apertura del Centro di Belluno - Lago di Santa Croce.

Proseguono le relazioni con Enti, Università e Associazioni che si occupano di mare: sono stati siglati recentemente accordi con il Consiglio Nazionale degli Ingegneri, l'Associazione degli Scout d'Europa - FSE e l'Università della Basilicata. Sono stati formalizzati il Centro Culturale Ambientale e quello per la Formazione con esperti e cultori della materia.

Una rinnovata attenzione per la LNI è testimoniata dal numero di Soci che ha eguagliato e superato i numeri dello scorso anno con un deciso incremento di nuove associazioni, in linea con l'inversione di tendenza del 2021, che ha visto crescere da 47000 a 51200 il numero di Soci.

Nel contempo, si stanno definendo con i Dicasteri competenti, il MIMS Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili in particolare, le problematiche dei CIN e della Formazione nautica e velica oggetto di due gruppi di lavoro con la



Conferenza stampa dell'iniziativa "Issiamo le vele! Vento in poppa per la ricerca" (Torre Annunziata, 6 giugno 2022).

presenza qualificata di rappresentanti della PN.

Si sta valutando e preparando il calendario delle attività e priorità del 2023, che verrà presentato nella prossima Assemblea Generale dei Soci, che si terrà a Salerno dal 27 al 29 ottobre, occasione di confronto di idee e progetti per programmare una rotta sicura per la LNI in uno scenario ancora caratterizzato dagli effetti della pandemia da Covid-19 e dalla crisi legata alla carenza di materie prime conseguenti alla guerra russo-ucraina.

Una ripartenza che proseguirà anche nella seconda parte dell'anno, con tante attività, progetti, corsi ed eventi che vedranno il mare e la nostra Lega Navale al centro. Buon lavoro a tutti noi.



Presentazione del progetto Vela 4 ALL (Motta di Livenza, 9 maggio 2022).



i perché di una guerra

di Elisa D'Urso *

L'Ucraina vuole entrare nella Nato, la Russia si oppone. Il timore di Putin è che il Paese entri nella Nato, cosa che viene considerata una minaccia per le frontiere. Già dal 2008 – in seguito al summit di Bucarest e prima dell'arrivo del governo filo-europeo non riconosciuto da Putin – Kiev stava lavorando per entrare nell'Alleanza atlantica; c'erano anche pressioni da parte degli Usa per l'ingresso di Ucraina e Georgia nell'Alleanza, ma non se ne fece nulla a causa dell'opposizione di Italia, Francia e Germania. L'Alleanza non poteva accettare nuovi membri coinvolti in conflitti; per essere ammessa l'Ucraina aveva bisogno di combattere la corruzione nel Paese e doveva intraprendere un percorso di riforme politiche e militari.

Nelle ore in cui la Russia di Vladimir Putin ha lanciato l'offensiva verso l'Ucraina con un discorso alla nazione tenuto all'alba in diretta televisiva, parte l'invasione. È il 24 febbraio 2022; un'invasione che calpesta principi fondamentali di libertà. Un atto ignobile che non può lasciarci indifferenti, riguarda tutti, perché Stato di diritto, democrazia e libertà sono valori irrinunciabili. La domanda che molti si sono posti è perché la Russia è entrata in guerra con l'Ucraina; per capirne le ragioni è necessario fare un passo indietro. L'Ucraina nasce come Stato indipendente nel 1991 a seguito della dissoluzione dell'Unione Sovietica, ma sperimenta una crescente instabilità, soprattutto agli inizi del nuovo millennio, data dalla contrapposizione fra i fautori dell'avvicinamento all'Unione Europea e all'Occidente e i sostenitori del legame storico con la Russia. Con il presidente ucraino Viktor Yanukovich la contrapposizione nel 2010 si fa evidente e, sotto la sua leadership, il Paese vira decisamente verso la Russia. Lo spostamento dell'asse politico verso la Russia si palesa nel 2013 con il rifiuto, da parte di Yanukovich, di firmare l'accordo di associazione e libero scambio con l'Unione Europea. Le proteste di piazza si infiammano con un centinaio di morti nel Paese e si concludono con la fuga di Yanukovich. L'Ucraina perde un pezzo del proprio territorio. Nel marzo 2014 infatti la Russia sancisce ufficialmente la secessione della Repubblica di Crimea dall'Ucraina e la sua annessione alla Federazione Russa. Segue a ruota l'esempio della Crimea la regione del Donbass, nell'Est dell'Ucraina, scatenando una guerra civile nelle province di Donetsk e Lugansk, che si autoproclamano repubbliche indipendenti riconosciute da Putin. Nel febbraio 2015, con l'accordo detto Minsk II, si giunge a un cessate il fuoco ma gli impegni assunti in quel momento non vengono del tutto rispettati dalle parti, con la conseguenza che il conflitto prosegue di fatto fino a oggi.



Attacco bellico alle porte di Kiev.

Su tutta questa situazione incandescente si innesca il progressivo allargamento a Est della Nato (tranne gli Stati dell'ex Jugoslavia). Tutti i Paesi entrati nell'Alleanza Atlantica dal 1990 a oggi erano parte dell'Unione Sovietica o legati a essa dal Patto di Varsavia: Lettonia, Lituania, Estonia, Polonia, Romania, Bulgaria, Repubblica ceca, Slovacchia, Ungheria; il timore da parte della Russia è che anche l'Ucraina possa entrare a far parte del Patto Atlantico. Oggi le generazioni più giovani spingono l'Ucraina verso l'Europa, e anche l'attuale presidente Volodymyr Zelensky — eletto nel 2019 — è vicino all'Occidente. Questa è una prospettiva inaccettabile per Putin, che avrebbe così gli americani in casa. Per Putin è inevitabile l'invasione dell'Ucraina, ed è l'inizio della guerra. Colpi di artiglieria in piena notte, il suono delle sirene che lanciano l'allarme, la gente in fuga con le valigie, inizia l'esodo dalle città.

Il rischio di bombardamenti è alto, civili e giornalisti vengono fatti spostare in improvvisati «bunker» sparsi nelle varie città. L'artiglieria russa ha iniziato ad attaccare i territori attorno alla capitale ucraina, prendendo di mira in particolare l'aeroporto civile internazionale, punto strategico per isolare, di fatto, l'intero Paese.

La morsa di Putin si è stretta anche a Sud, Est e Ovest, dove l'artiglieria in poche ore ha «neutralizzato» la contraerea di Kiev, attaccando in particolare Odessa, dove è riuscita a chiudere lo spazio marittimo alle navi occidentali, isolando ancora di più l'Ucraina. A Ovest il piccolo stato della Transnistria è l'avamposto russo per bombardare Leopoli mentre a Est ci sono le truppe ammassate oltre il confine del Donbass.

La guerra sta avendo ripercussioni importanti su tutta l'Europa, Italia compresa. Come sempre, le atrocità commesse allo scoppio di ogni conflitto vanno di pari passo con risvolti negativi sull'e-



Una immagine emblematica del dramma vissuto dai bambini.

conomia. L'Occidente punta a isolare sempre più la Russia sul fronte economico, in risposta all'invasione dell'Ucraina, con gli USA capofila, che vogliono togliere tutti i privilegi commerciali a Mosca. Il conflitto sta avendo pesanti contraccolpi sul prezzo e sull'approvvigionamento del gas. Mosca fornisce infatti all'Italia il 45% della fornitura complessiva, una dipendenza crescente, come ha fatto notare il premier Draghi, rispetto al 27% di 10 anni fa. Effetti che preoccupano anche il settore energetico italiano.

Le conseguenze dell'invasione dell'Ucraina hanno portato il mondo a un livello di tensione senza precedenti. Stati Uniti, Canada, Unione Europea, Gran Bretagna e Giappone hanno inasprito le sanzioni contro la Russia, il leader russo Putin ha ordinato la messa in stato di allerta del sistema di deterrenza nucleare, minacciando «conseguenze come non se ne sono mai viste nella storia».

Fonti Usa hanno annunciato che gli Stati Uniti daranno la caccia a tutti i beni degli oligarchi russi: yacht, immobili e attività economiche. Il presidente USA Joe Biden dichiara: «O la terza guerra mondiale o le sanzioni», per spiegare perché esclude l'ipotesi di schierare soldati Nato in Ucraina.

Nel giorno in cui il Cremlino ha approvato la lista dei Paesi ostili per avere applicato o avere aderito a sanzioni contro Mosca — tra questi anche l'Italia (la lista comprende Usa, UE, Gran Bretagna, Giappone, Corea del Sud, Australia, Nuova Zelanda e Svizzera) — il presidente del Consiglio, Mario Draghi, vola a Bruxelles per incontrare Ursula von der Leyen, per sottolineare che «siamo uniti nel condannare con forza l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e nell'imporre sanzioni senza precedenti».

Russia e Ucraina decidono di sedersi a un tavolo negoziale, partono i negoziati, gli incontri



non danno risultati sperati e gli spiragli di una tregua si chiudono. Intanto sul fronte le truppe russe sono entrate a Kharkiv, dove si è combattuta una feroce battaglia al termine della quale l'assalto russo risulta essere stato respinto. L'Italia invia uomini e mezzi in Romania per rafforzare il fianco Est della Nato. L'Europa si mobilita, arrivano in Ucraina armi e altri aiuti, diversi sono i tentativi diplomatici, ma la guerra è sfociata in una invasione da parte delle truppe di Mosca.

Mosca accusa la Nato di riempire l'Ucraina di armi e gli Stati Uniti di fomentare le tensioni. Gli Stati Uniti vogliono limitare l'influenza di Vladimir Putin; temono l'espansione russa nell'Europa dell'Est.

Gli Stati Uniti e il resto del mondo democratico sostengono l'Ucraina nella sua battaglia contro la Russia. Per Vladimir Putin, russi e ucraini costituiscono un'unica nazione. La logica conseguenza è che c'è uno Stato di troppo, che nel suo pensiero è naturalmente l'Ucraina. Putin vede l'Ucraina come una parte integrante della Russia, ma soprattutto ne teme la democrazia, che può proporre un modello ideologico alternativo al popolo russo. L'Ucraina è una vera democrazia liberale, anche se in difficoltà; la sua popolazione è libera, in un modo in cui i russi non lo sono, e può protestare, criticare, mobilitarsi e votare.

Anche la Cina sta osservando attentamente la risposta occidentale alla crisi ucraina.

In Ucraina continuano i combattimenti e cresce il numero delle vittime civili. Da Kharkiv a Dnipro le città ormai sono sotto assedio dei russi. La situazione più drammatica per le città assediate resta quella di Mariupol, dove gli scontri si sono fatti più serrati; un raid missilistico ha portato alla distruzione di un ospedale pediatrico. L'intensità degli attacchi aumenta giorno dopo giorno. La



Tra i luoghi simbolo del conflitto c'è anche l'acciaiera Azovstal, sempre a Mariupol. Prima della guerra era uno dei siti produttivi più importanti per l'economia ucraina.



La manifestazione per la pace a Berlino.

notizia più tragica arriva con il bombardamento (negato dalle autorità russe) che ha colpito il Teatro d'Arte Drammatica di Mariupol, diventato un rifugio per un migliaio di persone fra donne e bambini. Da Kiev, Zelensky ha accusato i russi di aver sferrato un attacco sul corridoio umanitario della città del Sud. La città di Chernihiv ha subito danni significativi. Sugli altri fronti, le autorità ucraine hanno denunciato un attacco all'Istituto di Ricerca Nucleare di Kharkiv, che ospita un reattore sperimentale. Usa e Gran Bretagna avvertono che la Russia potrebbe usare armi chimiche in Ucraina. Secondo fonti ucraine, un altro attacco ha distrutto la più grande raffineria dell'Ucraina, a Kremenchuk. La Russia vuole il Sud e il Donbass, una conferma in tal senso arriva dal portavoce del Cremlino Dmitry Peskov, che afferma: «Uno degli obiettivi principali di Mosca



Una folla di civili accalata sotto un ponte distrutto, in attesa di essere evacuata, mentre cerca di fuggire attraversando il fiume Irpin alla periferia di Kiev.



C'è chi prova a non rinunciare ai propri sogni. Loro sono Lesya e Valeriy, due soldati membri delle forze di difesa territoriale ucraina; si sono sposati in un posto di blocco vicino a Kiev.



è salvare le repubbliche separatiste di Donetsk e Lugansk».

Tra bombardamenti, smentite e conferme, il Ministero della Difesa ucraino annuncia che l'esercito ha «ripreso il controllo dell'intera regione di Kiev». A Bucha, appena liberata dall'occupazione russa, le autorità locali denunciano «esecuzioni russe di civili; corpi con le mani legate».

Nel frattempo diversi missili russi colpiscono il porto di Mykolaiv, sul Mar Nero.

Da Malta il Pontefice rivolge il suo sguardo alla «martoriata» Ucraina e invita a pregare la Madonna affinché arrivi la pace in «questa guerra sacrilega». Alle parole di Papa Francesco ci uniamo tutti noi, con la speranza che le due parti ostili possano trovare un accordo nei successivi incontri diplomatici per una interruzione del conflitto.

Il 40% del gas in Italia arriva dalla Russia

L'improvvisa e assurda guerra contro l'Ucraina mette Germania e Italia a rischio di futuri e devastanti blackout energetici. E questo perché, soprattutto noi in Italia, dipendiamo per il 40% dal gas russo. Se la Russia decidesse di interrompere l'erogazione del gas, sarebbe al momento un disastro non solo per l'industria dei due Paesi. Da qui la decisione di riutilizzare il combustibile fossile e riattivare le centrali elettriche a carbone che in parte erano state chiuse. Un colpo mortale per la mitigazione climatica, infatti il carbone come fonte energetica è al primo posto per l'immissione in atmosfera di gas climalteranti. Recentemente a Glasgow, al summit mondiale per il clima, si era deciso di iniziare a mettere da parte il carbone a vantaggio di fonti d'energia a impatto zero sul riscaldamento atmosferico. Tutto questo, almeno per il momento, non sarà possibile.

In Italia sono 7 gli impianti di produzione elettrica che ripartiranno a pieno regime localizzati in: Sardegna, Lazio, Puglia, Liguria, Friuli Venezia Giulia e Veneto.

Vista la situazione il presidente Draghi non poteva fare altrimenti. Questo fatto però ci dà una certezza: che l'utopia di chi dice che bisogna andare solo con le rinnovabili si è rivelata un fallimento alla prima crisi. Questa esperienza insegna che è fondamentale diversificare le fonti energetiche.

* scrittrice





i nuovi orizzonti mediterranei

*di Ezio Ferrante **

Mentre l'Unione Europea, ancora in lotta contro la pandemia, si divide sulla questione dei migranti e la Libia è alla ricerca di una strada percorribile per uscire dal caos geopolitico, il Mediterraneo punta sempre più sulla diplomazia e sulla ripresa economica.



*La Fregata Marceglia
in navigazione.*

L'Unione europea appare sempre più in crisi, divisa al suo interno dall'impatto dell'immigrazione clandestina (200 mila i migranti arrivati irregolarmente nel 2021, una cifra record dal 2017) e con le sue stesse fondamentali giuridiche messe in discussione. Con il "patto sulla migrazione e l'asilo" proposto dalla Commissione europea (2020), fondato sull'equilibrio tra i principi di equa ripartizione della responsabilità e solidarietà, l'Europa è tornata a giocare la carta della ripartizione obbligatoria dei migranti, ma non tutti gli Stati membri sono d'accordo. Da un lato, dodici Paesi dal Mediterraneo al Baltico, lungo cioè tutta la fascia orientale dell'Unione, hanno chiesto alla Commissione di Bruxelles non di accogliere i profughi ma addirittura di fi-

nanziare "muri e barriere" per proteggere i propri confini e fermare così fisicamente l'afflusso dei migranti. Dall'altro lato, la decisione della Corte Costituzionale di Varsavia di non riconoscere più "la preminenza delle norme europee su quelle nazionali", dopo che la Corte europea di Giustizia si era pronunciata sull'obbligo di accogliere sul proprio territorio quote di immigrati da redistribuire dopo lo sbarco in Paesi terzi come l'Italia, rischia di mettere in discussione gli stessi trattati costitutivi dell'Unione, a suo tempo liberamente sottoscritti. Il primo non rappresenta certo un fatto nuovo, in considerazione che molti Paesi hanno già costruito barriere anti immigrazione per conto loro (come l'Ungheria sin dal 2015) o stanno pianificando di farlo (tipo Polonia, Lituania, Slovenia, Bulga-

Nella foto in basso: "Un giorno storico per la pace, nasce un nuovo Medio Oriente con un accordo che nessuno pensava fosse possibile". Nella foto, la firma degli "Accordi di Abramo" alla Casa Bianca il 15 settembre 2020 tra Israele, Emirati Arabi Uniti e Bahrein con il presidente Trump co-firmatario e mentore. (Fonte: www.globalist.it).

ria e Grecia, che sta chiudendo i confini terrestri con la Turchia). Il fatto nuovo semmai è costituito dalla richiesta di finanziare la tutela materiale dei propri confini esterni con i fondi del bilancio comunitario, richiesta alla quale la Commissione europea si è subito opposta. Più grave l'opposizione polacca, che reclama la propria sovranità in spregio alle decisioni comunitarie e alla quale la Commissione ha risposto duramente, minacciando pesanti sanzioni con il blocco dei fondi comunitari. Mentre in Europa si continua a discutere, nel Mediterraneo, dove certo non si possono costruire né muri né barriere di filo spinato, i migranti nei modi più disparati continuano ad affluire sulle nostre coste. Nel corso del 2021, sono sbarcati infatti 67 040 migranti, poco meno del doppio del 2020. È merito del premier Mario Draghi aver posto l'accento, sin dal suo discorso per la fiducia in Senato del 17 febbraio 2021, sul tema delle migrazioni, annoverando tra le sfide da affrontare proprio l'attuazione del nuovo Patto europeo per le migrazioni e l'asilo, «nel quale perseguiremo un deciso rafforzamento tra responsabilità dei Paesi di primo ingresso e solidarietà effettiva con la costruzione di una politica europea dei rimpatri dei non aventi diritto alla protezione internazionale, accanto al pieno rispetto dei diritti dei rifugiati». In altre parole, il presidente del Consiglio, al di là di



Sopra: nella sua visita ufficiale in Libia del 3 aprile scorso il premier Draghi (nella foto con il suo omologo libico Abdelhamid Dbeibah) ha dichiarato: "L'Italia rimane al fianco della Libia e sostiene la Libia nella sua complessa transizione". (Fonte: www.avvenire.it).





qualsiasi soluzione emergenziale, punta su una “soluzione europea” di carattere strutturale del problema dei migranti, vuoi con l’applicazione letterale della ripartizione obbligatoria tra i ventisette Stati dell’Unione, vuoi con il riavvio della politica dei rimpatri, previ accordi con gli Stati di provenienza. Ma sinora da Bruxelles non è arrivata nessuna risposta concreta all’appello italiano. E intanto nel Mediterraneo si continua a morire, nonostante il forte impegno aeronavale italiano nelle operazioni di ricerca e soccorso in mare, raggiungendo nel 2021, tra morti e dispersi, la tragica quota di 1581 vittime, ben 600 in più dell’anno precedente.

Verso la stabilizzazione della Libia?

Nell’ultimo triennio due sono stati gli eventi politici che, in nome dell’unificazione e della stabilizzazione della Libia, hanno cercato di tirare il Paese fuori del caos dove è precipitato sin dal 2011. Innanzitutto il Summit di Berlino (2019), frutto di un lungo lavoro diplomatico della Germania e delle Nazioni Unite con il sostegno dell’Italia, le cui conclusioni possono essere sintetizzate nei seguenti capisaldi. Prima di tutto “tregua” nel conflitto in corso (al fine cioè di sospendere la guerra lampo per la conquista militare dell’intero Paese, innescata dall’irriducibile generale Haftar e dalle milizie della Cirenaica, supportate dalla Russia, contro il legittimo governo di Tripoli, sostenuto dalla Turchia). Quindi embargo delle armi e ritorno al processo politico di unificazione con libere elezioni (nell’assunto che «soltanto un processo politico guidato dai libici e dei libici può porre fine al conflitto e portare a una pace duratura»). In particolare

è stato sottolineato come «le interferenze esterne, le divisioni istituzionali, la proliferazione di un gran numero di armi sono una minaccia alla pace e alla sicurezza, e creano terreno fertile per trafficanti, gruppi armati e organizzazioni terroristiche come Al Qaeda e Isis e che inoltre il conflitto ha agevolato un’ondata destabilizzante di migrazioni illegali nella regione e un importante deterioramento della situazione umanitaria». Dopo l’accordo raggiunto nell’ottobre 2020 tra le forze antagoniste in campo, si è proceduto all’elezione condivisa di Mohamed Ahmed al-Manfi e Abdul Hamid Dbeibah alla guida, rispettivamente, del Consiglio Presidenziale e del nuovo esecutivo di unità nazionale (che rappresenta il primo governo unificato del Paese dal 2014!). Due istituzioni alle quali è stato affidato il compito di traghettare il Paese verso le elezioni parlamentari e presidenziali fissate per il 24 dicembre 2021, anche se la strada da percorrere è apparsa subito in salita. La presenza infatti di mercenari stranieri (secondo le stime dell’Onu, il loro numero attuale ammonterebbe a circa 20mila unità, che avrebbero già dovuto abbandonare la Libia, viste le esplicite e ripetute richieste sia da parte della missione in Libia delle Nazioni Unite che degli stessi libici) è infatti considerata una delle principali cause delle frizioni ancora esistenti all’interno del Paese, dove peraltro lo scorso 21 settembre il neo-governo di unificazione nazionale di Dbeibah, appena eletto, è stato addirittura “sfiduciato” dal Parlamento di Tobruk, che non sembra voler rinunciare alla propria autonomia. Tanto più che Paesi come Egitto, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Turchia (che controlla la base aerea di al-Watiya, quella navale di Misurata e non sembra intenzionata a lasciare la presa sulla Tripolitania) e la Russia (con i mercenari della compagnia Wagner che si sono trincerati intorno a Sirte) avrebbero violato l’embargo delle Nazioni Unite sulla fornitura di armamenti. In questo contesto ancora fluido per tutta la serie di variabili politiche in atto, lo scorso 6 aprile Mario Draghi ha scelto la Libia per il suo primo viaggio all’estero in veste di presi-





La prora della fregata missilistica Antonio Marceglia è l'ottava unità del progetto italo-francese FREMM.

il tema cruciale della stabilità nel Mediterraneo, con particolare attenzione per gli sviluppi del processo politico intra-libico in un contesto generale di distensione. L'incontro Draghi-Erdogan sembra aver allentato - anche se non eliminato del tutto - le tensioni esistenti fra i due Paesi. Da tutta una serie di iniziative turche si è

dente del Consiglio con l'obiettivo di rilanciare il ruolo dell'Italia nel Paese, offuscato dall'invasiva presenza turca in Tripolitania e da quella russa in Cirenaica.

«L'Italia rimane al fianco della Libia e sostiene la Libia in questa transizione complessa», ha solennemente affermato il premier italiano, sottolineando l'importanza della cooperazione sanitaria ed energetica tra i due Paesi e del confronto sui temi migratori e umanitari, che rappresentano una priorità per l'Italia ma anche per la Libia, unitamente al controllo delle frontiere libiche meridionali, al contrasto del traffico di esseri umani, all'assistenza ai rifugiati e all'istituzione di possibili corridoi umanitari. «L'Italia intende continuare a finanziare i rimpatri volontari assistiti e le evacuazioni umanitarie dalla Libia, ritenendo che sia un dovere morale assicurare il pieno rispetto dei diritti dei rifugiati e dei migranti».

Infine, a margine dei lavori del vertice del G20 di Roma, in cui l'Italia si è posta al centro dello scenario internazionale, nel bilaterale del 30 ottobre scorso con il presidente turco Erdogan, tra i vari argomenti trattati, si è anche affrontato

avuta infatti la percezione che Ankara miri a sostituire l'Italia come potenza di riferimento in Libia: dal tentativo di mettere le mani sulla Guardia costiera libica (ricordiamo, sinora addestrata, finanziata ed equipaggiata dall'Italia), dalla trasformazione di una parte del porto di Misurata, dove è attivo l'ospedale militare italiano, in una vera e propria base navale sino all'accordo marittimo bilaterale con il governo di Tripoli del novembre 2019, mirante non solo ad affermare la propria sovranità su una buona fetta della piattaforma continentale mediterranea, nonostante la vivace opposizione di due membri dell'Unione europea (Grecia e Repubblica greco-cipriota), ma finalizzato anche a tagliar fuori l'Italia da iniziative relative alle esplorazioni nell'area interessata.

Nel frattempo però la situazione della Libia si è andata ulteriormente deteriorando. Le elezioni presidenziali, già fissate per il 24 dicembre scorso, sono state infatti annullate «a causa di problemi giuridici, politici e di sicurezza», rimandate in un primo tempo al 24 gennaio e poi di nuovo saltate, in un contesto geopolitico in cui, data l'altissima frammentazione degli interessi



Roma 4 novembre 2021. Cerimonia di avvicendamento del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare. L'amm. di squadra Enrico Credendino, Comandante in Capo della Squadra Navale, è subentrato all'amm. di squadra Giuseppe Cavo Dragone che, il giorno successivo, ha assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Difesa.

contrastanti in gioco, affiora il rischio concreto, paventato da autorevoli analisti, della possibilità di un nuovo conflitto tra gli attori in campo, che farebbe ripiombare il paese negli scenari di guerra esistenti prima del 'cessate il fuoco' stabilito nell' agosto 2020.

Calma piatta in Medio Oriente

Una strana calma sembra invece dominare il Medio Oriente, sinora una delle regioni più turbolente del mondo. L'avvio degli "Accordi di Abramo", così chiamati dal patriarca condiviso da arabi e israeliani, fortemente voluti da Washington nel dicembre 2020, che hanno portato alla normalizzazione dei rapporti diplomatici ed economici tra Tel Aviv, Abu Dhabi e Barhein (con la successiva aggiunta del Marocco), ha inaugurato la tendenza dei vari governi interessati verso politiche meno aggressive e più concilianti, con effetti positivi anche sull'annosa e irrisolta "questione palestinese", la "madre di tutte le controversie mediorientali". Dopo la sospensione del discusso progetto israeliano dell'annessione di territori nella Cisgiordania, stabilita con i suddetti accordi, la ripresa dei colloqui tra il presidente dell'Autorità palestinese Abu Mazen e il vice-premier israeliano Benny Gantz dello scorso 28 dicembre (su temi come lavoro, ricongiungimenti familiari e comuni infrastrutture) hanno lanciato alla comunità internazionale un importante segnale sulla strada del dialogo tra i due attori principali di quell'infinito conflitto, la cui soluzione resta centrale nel contesto geopolitico di tutto il Mediterraneo. In buona sostanza, si smussano le controversie in corso per la dichiarata volontà di "fare business" e infatti, a un anno dalla stipula degli accordi di Abramo, la stampa segnala un "boom di affari" in ogni settore, tant'è che le statistiche dei transiti attraverso il Canale di Suez, nonostante la pandemia ancora dilagante, hanno mostrato una notevole

resilienza superando il miliardo di tonnellate di merci, con l'impiego di numero di navi pari quasi a 19 000.

Il ruolo internazionale della Marina Militare

«La lunga navigazione che in 160 anni ha condotto la Marina fin qui è contraddistinta da un solido apprezzamento internazionale, risultato dell'efficace contributo alla sicurezza dei mari, in particolare negli ultimi anni nell'ambito dell'Unione europea, della NATO e dei consessi sovranazionali e multinazionali di cui l'Italia fa parte» - ha affermato il ministro della Difesa on. Lorenzo Guerini in occasione della cerimonia del passaggio di consegne ai vertici della Marina - «Un impegno che ci rende orgogliosi e che è particolarmente attuale in quest'epoca, in cui le dinamiche della globalizzazione rendono centrale il dominio marittimo, non solo per gli aspetti di interscambio economico, ma anche per il crescente livello di conflittualità che lo caratterizza». Il tutto a tutela degli "interessi nazionali" che, come ci ripetono gli analisti, consistono «nell'evitare frammentazioni e vuoti di potere ai nostri confini, nella gestione dei flussi migratori, nella salvaguardia delle rotte energetiche e degli scambi, nella prevenzione e nella repressione di integralismi e possibili azioni terroristiche». «L'Italia è spiccatamente marittima» - ha sottolineato l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino nel suo discorso programmatico di insediamento come CaSMM - «ma la nostra marittimità non è recepita da tutti, e per questo la diffusione di una "cultura marittima" sarà la mia priorità». E allora non ci rimane che augurare "Buon Vento"!

* contrammiraglio



di Rita Tranquilli Leali *

Il legislatore italiano si appresta a riscrivere la disciplina del codice della navigazione in materia di concessioni demaniali marittime, allo scopo di adeguarla alla normativa dell'Unione europea (in particolare, alla direttiva 2006/123/CE, c.d. direttiva Bolkestein, nonché all'art. 49 TFUE).

Non sorgerebbero problemi particolari se il codice della navigazione e la normativa UE fossero mossi da una medesima ratio. Così non è: il codice della navigazione pone a base della propria disciplina la funzione pubblica e sociale del demanio marittimo, per assicurare alla collettività, che usufruisce dei beni demaniali marittimi, un'utilizzazione rispondente alle sue esigenze, persino a quelle future. La direttiva Bolkestein esalta il solo profilo economico dell'attività del concessionario, per cui vieta di riconoscere qualsiasi vantaggio al concessionario uscente, per facilitare l'ingresso di nuovi operatori economici. A tale scopo, prescrive altresì una durata limitata delle concessioni e, soprattutto, vieta che siano rinnovate automaticamente. Discipline molto diverse e difficili da coordinare. Ecco perché l'Italia ha introdotto la proroga *ex lege*, in attesa di emanare la nuova disciplina. In sostanza, per il codice della navigazione, l'attività del concessionario è volta a realizzare, in primo luogo, la funzione pubblica e sociale dei beni demaniali; la direttiva Bolkestein, ritenendo il concessionario un normale operatore economico,

attribuisce esclusiva prevalenza al corrispettivo economico, che ricava dalla sua attività. Peraltro, il concessionario italiano, per non decadere dalla concessione, deve adempiere ad una molteplicità di doveri che prescindono dall'attività economica (ad es., l'obbligo di vigilare ed operare per l'integrità e la sicurezza dei bagnanti, indipendentemente dal fatto che siano loro clienti, con il contestuale onere economico per predisporre le necessarie strutture ed attività; l'obbligo di pulizia anche dell'adiacente spiaggia libera per renderla fruibile alla collettività). In realtà, sono oneri che spettano all'amministrazione.

Desti perplessità l'applicazione dell'art. 12 della direttiva, relativamente alla scarsità delle risorse naturali, in quanto il litorale della Repubblica (art. 16, comma 1, cod. nav.) ha un'estensione di circa 8000 chilometri e soltanto la metà è già stata concessa. La nostra giurisprudenza, tuttavia, ha affermato l'applicazione della direttiva Bolkestein ed ha aggravato i suoi effetti individuando quale procedura di selezione, che garantisca imparzialità e trasparenza, quella ad evidenza pubblica (sorta per la diversa attività contrattuale dell'amministrazione) e non il procedimento concessorio del codice della navigazione (individuato per la specifica materia delle concessioni demaniali marittime). Tale scelta è opinabile, anche per essere



la direttiva bolkestein e la nuova disciplina delle concessioni demaniali marittime

il codice della navigazione un organico sistema normativo, che gli altri Stati membri UE non sono stati capaci di ideare ed attuare; nel contempo, è altresì inopportuna, perché i Comuni, sulla base del codice dei contratti pubblici (nonostante non sia applicabile alla materia in esame), saranno indotti a richiedere al concessionario prestazioni estranee ai pubblici usi del mare (come un parcheggio in area non demaniale) che incideranno sui costi della collettività. Il concessionario, se è soltanto un operatore economico in base alla direttiva Bolkestein, deve tendere al risultato della produttività, richiedendo tariffe più alte, forse non per l'ombrellone ma per tutte le altre prestazioni. Anche la Lega Navale Italiana può essere chiamata a realizzare, senza avere alcun rimborso, opere pubbliche; dipenderà dalla sensibilità dei singoli Comuni. Maggiori ostacoli possono derivare dal principio del dinamismo concorrenziale nella scelta del concessionario, accolto dall'emendamento al disegno di legge per la concorrenza 2021 (A.S. 2469): la Lega Navale potrebbe vedersi sottratte le aree demaniali destinate ai suoi fini istituzionali. Al momento, sono previsti requisiti di ammissione che favoriscano la massima partecipazione di enti del terzo settore, nonché criteri premiali in presenza di certificazione della parità di genere o per la partecipazione giovanile. Non

è stabilita alcuna riserva per la Lega Navale, sebbene costituisca un unicum nel panorama nazionale, per quanto attiene al settore del mare, che necessariamente richiede, per l'espletamento delle attività ad esso riferibili, la disponibilità di aree demaniali marittime. Senza di esse, verrebbero meno le più rilevanti finalità statutarie.

Di conseguenza, occorre sollecitare il legislatore affinché salvaguardi l'insostituibile ruolo sociale ed educativo della Lega Navale, collocandolo nell'ambito dei motivi imperativi d'interesse generale, come è consentito dalla stessa direttiva Bolkestein. Rileva, del resto, la qualità giuridica della Lega Navale, che non si coniuga con una tipica attività d'impresa, tale da poter precludere il libero accesso agli operatori economici ed essere sottoposta alle normali regole. È un ente che opera a beneficio della collettività nazionale, svolgendo esclusivamente un servizio di pubblico interesse. Il suo unico scopo, infatti, è di poter proseguire la missione iniziata nel 1897. Il legislatore deve esserle accanto, anche perché agli altri Stati membri UE non è stata imposta, come all'Italia, una rigida applicazione della direttiva Bolkestein. Si possono citare le legislazioni della Spagna, del Portogallo, della Grecia e della Croazia, in alcune delle quali sono previste proroghe delle concessioni fino a 75 anni. Se il legislatore non provvederà, l'unico dato certo è che le concessioni in corso cesseranno di avere efficacia il 31 dicembre 2023.

** già ordinario di Diritto della Navigazione
nell'Università degli Studi di Teramo*



ENERGIA DAL MARE: nuove frontiere scientifiche per fonti rinnovabili e salvaguardia dell'ambiente

*di Alessandro Lentini **



L'energia dal mare è la nuova frontiera delle fonti energetiche sostenibili: di pari passo con il Governo, che ha pubblicato il bando per l'installazione di impianti eolici offshore, la ricerca fa passi da gigante, con le prime turbine in grado di convertire le correnti marine in energia elettrica.

Lo spostamento di enormi masse d'acqua per l'attrazione gravitazionale di Luna e Sole può dare vita a centrali idroelettriche con le quali convogliare il moto delle acque in condutture idrauliche. La trasformazione in energia meccanica avviene con le turbine mentre i generatori trasformano l'energia meccanica in elettrica.

Tale produzione di energia è rinnovabile e pulita, non produce gas serra o inquinamento e, come ricorda sempre il Presidente, l'ammiraglio Donato Marzano, la Lega Navale da oltre cent'anni si batte affinché aumenti in ogni italiano la consapevolezza "dell'importanza del mare e della marittimità in tutte le sue forme, promuovendo la salvaguardia dell'ambiente marino, la conoscenza del mare e delle acque interne, degli sport marinareschi, della cultura e della tradizione marittime".

La tecnologia d'avanguardia per lo sfruttamento dell'energia prodotta con le correnti marine è ancora in fase di sviluppo e le eccellenze italiane quali l'Agenzia nazionale per le nuove tec-



*L'evoluzione della visione del mare:
da "autostrada per le merci"
a fonte di energia pulita,
rinnovabile e prevedibile.*

nologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e alcuni istituti del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) portano avanti attività di studio della circolazione delle correnti nel Mediterraneo insieme ad attività di supporto ad aziende nazionali ed estere interessate allo sviluppo di queste tecnologie. Nel Mediterraneo il sito col maggiore potenziale energetico dalle correnti è lo Stretto di Messina.

È stato calcolato dalla Ocean Energy Europe, organizzazione no-profit che racchiude oltre 120 organizzazioni tra industrie, istituti di ricerca e utilities europee, che entro il 2050 la produzione Europea dall'insieme di onde e correnti potrebbe arrivare a circa 100 GW (pari a circa il 10% del consumo elettrico dell'UE) e raggiungere i 750 GW a livello mondiale, la maggior parte proveniente dalle correnti marine.

Produrre energia sfruttando la cinetica dello spostamento delle acque di marea significa

sfruttare un fenomeno naturale che si verifica periodicamente e a cadenze regolari. Le maree possono anche essere previste, quindi sarebbe teoricamente possibile regolare il consumo dell'energia prodotta da queste turbine con i periodi di effettiva produzione.

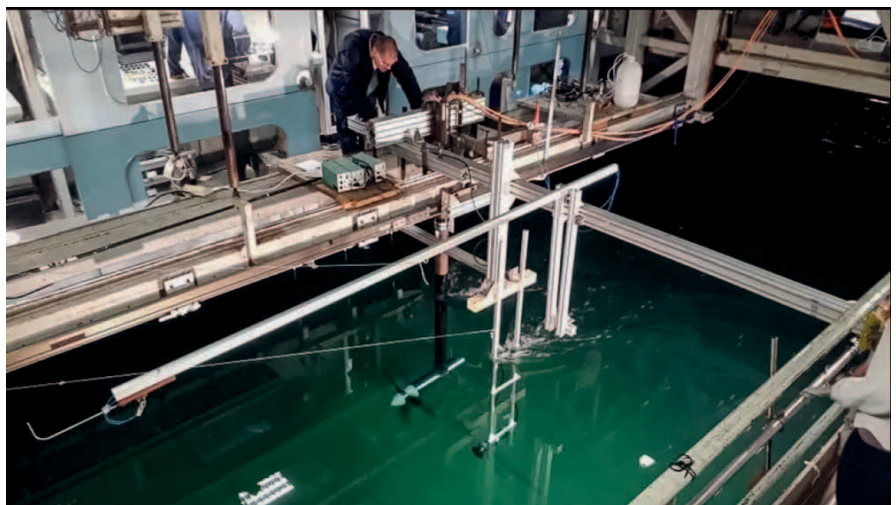
Come le maree anche le correnti marine hanno il vantaggio di essere prevedibili anche a lungo termine e con estrema precisione, migliorando la previsione di produzione di energia elettrica. Tutto il blu che circonda l'Italia non sarà più solo "un'autostrada" per i commerci ma, nel prossimo futuro, diventerà un alleato nella produzione di energia aumentandone esponenzialmente l'importanza.

* scrittore freelance

A sinistra: turbina per piattaforma Sustainable Marine in prova presso i laboratori del Cnr-Inm di Roma - fonte Repubblica;

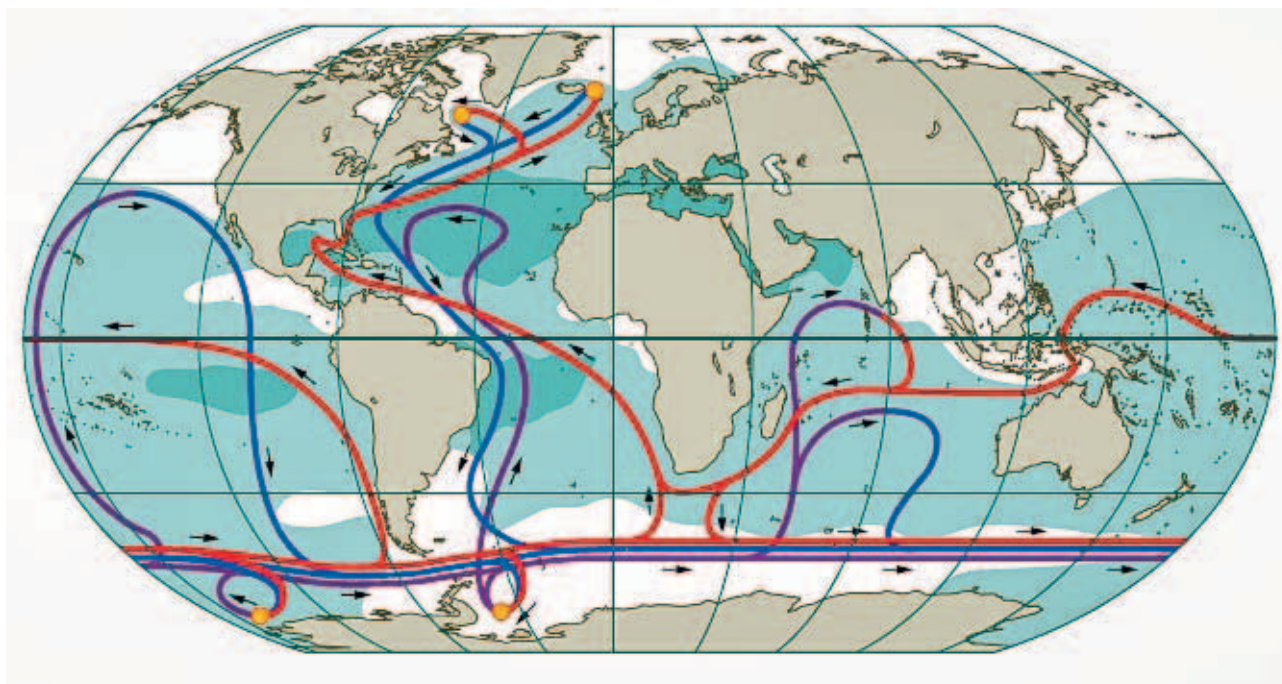
sopra: turbine per elettricità da maree - fonte Ansa;

a destra: prove di turbine idrocinetiche nel bacino idrodinamico del Cnr-Inm di Roma - fonte Repubblica.



LA GLOBALIZZAZIONE: il mare e le nuove tecnologie

di Claudio Boccalatte *



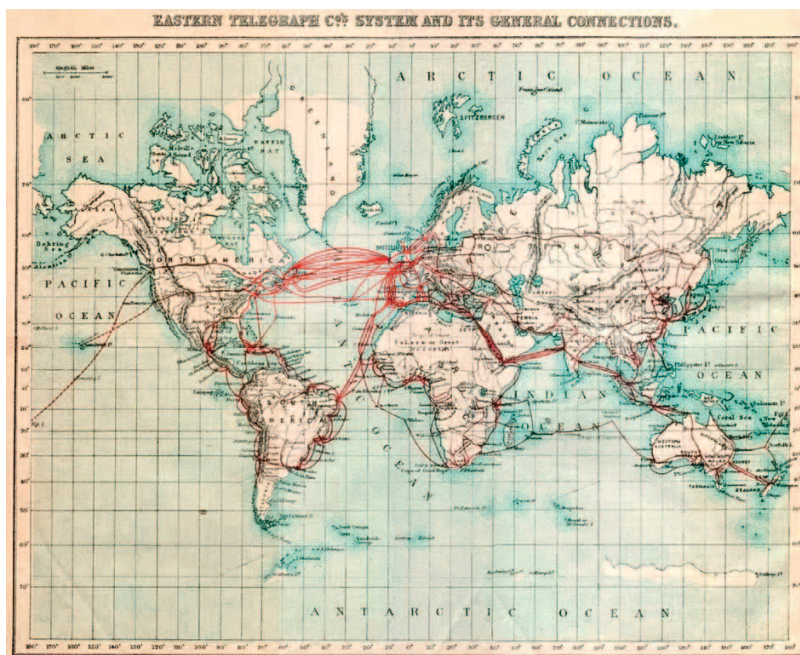
Oggi si parla molto di globalizzazione, sia in senso positivo sia negativo; ma cosa si intende con questo termine? Si può definire la globalizzazione come il fenomeno di interdipendenza fra tutte le nazioni del mondo causato dall'intensificazione degli scambi economico-commerciali e degli investimenti internazionali su scala mondiale i quali, a partire dagli ultimi decenni del XX secolo, sono cresciuti più rapidamente dell'economia mondiale nel suo complesso, con la conseguenza, appunto, di una sempre maggiore interdipendenza delle economie nazionali, che ha portato anche a interdipendenze sociali, culturali, politiche, tecnologiche e sanitarie i cui effetti positivi e negativi hanno una rilevanza planetaria, unendo il commercio, le culture, i costumi, il pensiero e beni culturali.

Il quantitativo di merci trasportate via mare è passato da 1,8 miliardi di tonnellate nel 1966 a 10,2 miliardi nel 2016; contemporaneamente la quota di commercio destinata ai Paesi occidentali industrializzati (i membri dell'OECD, or-

ganizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) è passata dal 75% al 37%, ed è in costante diminuzione, mentre aumenta drasticamente quella dei paesi asiatici, e in particolare della Cina. I paesi OECD, con una popolazione dell'ordine del miliardo di persone, movimentano ogni anno 3,5 tonnellate per persona, mentre il resto del mondo, con una popolazione di circa 6,5 miliardi di persone, circa una tonnellata; nei prossimi decenni, nonostante la battuta d'arresto nella crescita economica segnata dalla pandemia, si prevede un aumento della quantità di merci movimentata verso la Cina e gli altri paesi emergenti, con un conseguente aumento del quantitativo di merci trasportato globalmente: secondo alcuni modelli, il quantitativo di merci trasportate nel 2066 potrebbe raggiungere i 46 miliardi di tonnellate. Questo comporterà la necessità di ripensare il sistema globale del traffico marittimo, anche perché, in contemporanea, l'opinione pubblica mondiale richiede una netta riduzione dell'impatto ambientale delle attività industriali, incluso il trasporto via mare, e un aumento della

Nell'immagine a sinistra: una rappresentazione semplificata delle correnti marine che formano la circolazione termoalina, cioè generata dalle variazioni di densità dell'acqua del mare. I cerchi gialli rappresentano le aree più importanti in cui l'acqua affonda a grande profondità. Le linee viola e blu segnano i percorsi delle correnti di superficie e di acque profonde. Durante il loro percorso attraverso l'oceano, queste correnti si mescolano e si riscaldano fino a quando salgono verso l'alto. In rosso sono indicati i percorsi dei flussi caldi di ritorno, vicini alla superficie. Il contenuto di sale superficiale è maggiore nelle aree scure e minore nelle aree bianche. (Da "Sustainable Use of Our Oceans-Making Ideas Work world ocean review"-World Ocean Review 2015).

A destra: l'importanza del mare per le comunicazioni a livello globale non è una caratteristica recente; all'inizio del XX secolo esisteva già una ampia rete di cavi telegrafici sottomarini. Nell'immagine la rete della Eastern Telegraph Co. nel 1901. (Da internet, wikipedia)



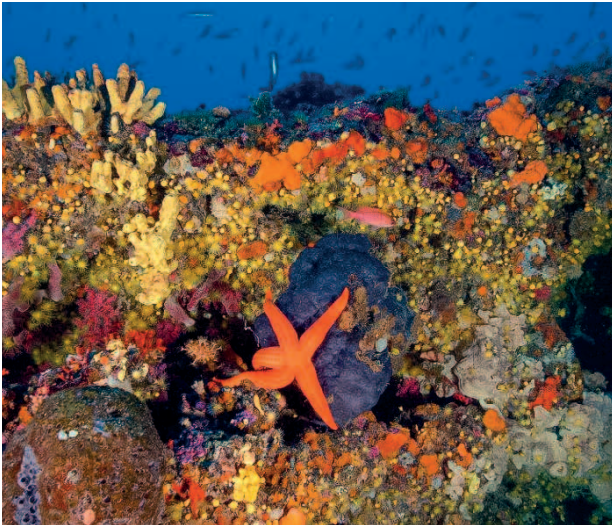
sicurezza, e la tecnologia navale si sta adeguando a queste richieste, ponendo al centro delle attività di ricerca e sviluppo i concetti di nave "green" (cioè che minimizza l'impatto ambientale) e "smart" (cioè che fa utile impiego delle nuove tecnologie informatiche e delle comunicazioni per aumentare la sicurezza delle operazioni e, al contempo, ridurre numericamente il personale imbarcato e i relativi costi, con l'obiettivo delle navi mercantili senza equipaggio che si fa sempre più vicino e concreto). Proseguirà quindi il trend all'aumento delle dimensioni delle navi mercantili, con conseguente necessità di adeguamento infrastrutturale dei porti e del relativo indotto logistico, e delle altre infrastrutture legate alla navigazione: i recenti provvedimenti di ampliamento delle dimensioni del canale di Suez e del canale di Panama non saranno gli ultimi. La crisi seguita al blocco del canale di Suez a seguito dell'incaglio della grande nave portacontainer Ever Given nel marzo 2021, che ha bloccato il canale per pochi giorni, è stato un monito sulla fragilità del sistema di produzione e trasporto su cui si basa l'odierna economia globalizzata.

Le nuove tecnologie rendono anche possibili nuove forme di impiego del mare per soddisfare la fame di energia che contraddistingue la nostra epoca; pensiamo ad esempio allo sfruttamento di sorgenti energetiche marine, sia nel settore tradizionale dei combustibili fossili, con l'aumento della profondità dei giacimenti sfruttabili e con la nuova prospettiva degli idrati di metano, sia nel settore delle rinnovabili, con l'eolico offshore già maturo, ma in costante aggiornamento, con

la recente possibilità di impiegare parchi di turbine galleggianti e non solo fissate al fondale, e altri settori in fase pionieristica, come onde, maree, correnti, gradienti termici, gradienti salini, fotovoltaico offshore e produzione di biocombustibili dalle alghe; anche il settore nucleare ha recentemente visto lo sviluppo di centrali galleggianti, con la Russia in posizione di apripista, seguita dalla Cina.

Oggi a livello mondiale il 30% del petrolio e il 27% del metano estratti provengono da giacimenti offshore; il 20% delle riserve accertate di petrolio e il 30% di quelle di gas sono localizzate in mare. Lo sfruttamento di giacimenti di idrocarburi posti sotto il fondo del mare è iniziato negli anni '50 del XX secolo, con trivellazioni su fondali profondi fino a 200 metri; oggi si sfruttano giacimenti a profondità fra i 3000 ed i 4000 metri. A profondità superiori ai 700 metri non è possibile usare piattaforme fisse, ma debbono essere impiegate piattaforme galleggianti, collegate al fondale da tubi flessibili chiamati raisers, i quali vengono usati sia per portare il petrolio in superficie, sia per pompare acqua o gas che vengono iniettati nel giacimento per "spingere" fuori il petrolio.

Il gas naturale o metano, che viene estratto in forma gassosa, viene trasportato sulle medie distanze mediante una fitta rete di metanodotti, analoga alla rete di oleodotti che trasporta il petrolio dalle zone di estrazione alle zone di raffinazione e consumo; oggi la maggior parte dei metanodotti in fase di progettazione o realizzazione è ubicata in parte sul fondo marino; ad esempio



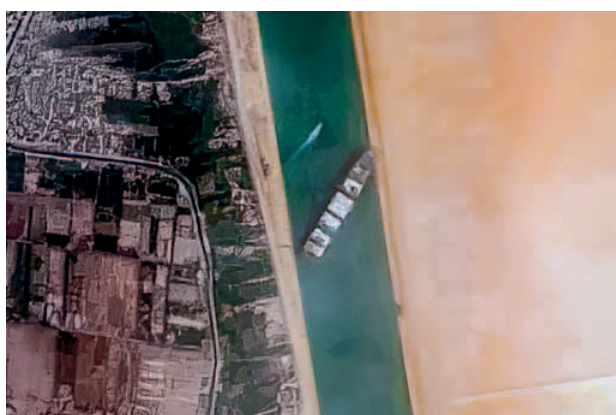
Un'immagine del coralligeno nell'area marina protetta delle secche della Meloria. Questo paesaggio sottomarino costituisce uno dei beni intangibili che concorrono al successo della blue economy italiana, in particolare per i settori turistico e ricreativo. - Foto di S. Guerrieri - archivio Area Marina Protetta (dal sito www.parcosanrosso.org)

citiamo il controverso progetto North Stream 2, per il trasporto del gas dai giacimenti russi alla Germania senza passare sul suolo ucraino, fortemente osteggiato dal governo statunitense, sia per motivi politici (ridurre la dipendenza energetica europea dalla Russia), sia per ridurre la concorrenza all'esportazione in Europa del gas naturale oggi prodotto in grande quantità negli Stati Uniti con metodologie di fratturazione degli scisti, considerate pericolose dagli ambientalisti. Altri esempi di metanodotti ubicati in parte sul fondo marino sono il recentemente completato TAP, che collega i giacimenti del Caucaso all'Italia attraversando anche il canale d'Otranto, ed il progetto Eastmed, che collegherà i giacimenti di gas ubicati nel Mediterraneo orientale, tra Israele, Egitto e Cipro, con la Grecia, l'Italia e quindi l'Europa, passando a Nord dell'isola di Creta. Per poter trasportare il metano su distanze più lunghe (ad esempio attraverso l'Atlantico, oppure dal golfo Persico all'Europa ed al Giappone), invece, lo stesso deve essere liquefatto, impiegando appositi impianti di liquefazione ubicati nei pressi dei giacimenti; in questo modo si riduce notevolmente il volume rispetto allo stato gassoso (di circa 600 volte rispetto al gas in condizioni standard) ed è quindi possibile trasportarlo economicamente in qualunque punto del mondo impiegando navi metaniere. Per i giacimenti di gas offshore sono in fase di studio impianti

di liquefazione offshore galleggianti FLNG (floating liquefied natural gas), per cui il gas verrà liquefatto e imbarcato sulla nave metaniera direttamente in mare, accanto alla piattaforma di estrazione; in questo modo si evita la costruzione di metanodotti e di impianti di liquefazione a terra con il conseguente impatto ambientale legato agli agenti inquinanti che vengono rilasciati nelle varie fasi del complesso processo di liquefazione.

La quantità di dati che oggi vengono trasmessi da una parte all'altra del mondo in quella che è chiamata semplicemente "la rete" ha avuto un enorme sviluppo, ed oggi non è più concepibile, come avveniva negli ultimi decenni del XX secolo, pensare di istradare gran parte di questi dati via satellite; i dati passano attraverso cavi (basati sul rame o sulle fibre ottiche) che attraversano gli oceani collegando tutti i paesi del mondo.

Secondo il diritto internazionale l'alto mare è esso stesso un "global common", cioè una risorsa la cui proprietà non appartiene a nessuna nazione, ma il cui sfruttamento è condiviso secondo determinate regole; altri "global commons" sono lo spazio, l'atmosfera e il continente antartico. In particolare lo sfruttamento delle risorse marine è regolato dalla convenzione UNCLOS (United Nations Convention on the Law of Sea), e nell'ambito delle agenzie delle Nazioni Unite è stata creata la ISA (International Seabed Authority) basata a Kingstom in Jamaica, avente proprio lo scopo di regolare equamente lo sfruttamento delle risorse energetiche e minerarie presenti sul fondo marino nelle zone di "alto mare", zone sulle quali quindi nessuna nazione può vantare particolari diritti (come accade invece nelle diverse forme di mare territoriale previste dalla UNCLOS, come le acque territoriali e le zone economiche esclusive). Una risorsa energetica presente nei fondali marini è costituita dai già citati noduli di idrati di metano; si tratta di formazioni di un materiale solido simile al ghiaccio e contenente circa un 15% di metano. Le stime attuali parlano di milioni di miliardi di metri cubi di gas metano presenti negli idrati delle aree continentali (polari e sub-polari) e marine, e ciò corrisponde, in termini di carbonio, ad un multiplo delle riserve contenute in tutti gli altri giacimenti di combustibili fossili (carbone, petrolio e gas naturale) sinora scoperti sulla Terra. Sono distribuiti lungo i margini di tutti gli oceani del globo, nei fondali da circa 500 m fino a 4000 m ed oltre. Attualmente gli idrati di metano non vengono sfruttati su larga scala, ma solo in alcuni impianti sperimentali, anche perché si teme che un loro sfruttamento massivo possa generare fenomeni nocivi come terremoti sottomarini, grandi frane e conseguenti tsunami in superficie.



La portacontainer Ever Given, un gigante capace di trasportare fino a 24 000 containers, incagliata nel Canale di Suez; immagine da satellite ripresa il 24 marzo 2021. (Da internet, wikipedia)

Altre risorse minerarie presenti sui fondali marini sono i noduli polimetallici, i solfati polimetallici e le croste di manganese; attualmente l'ISA ha concesso solo contratti per l'esplorazione delle zone di alto mare ricche di queste risorse, ma la prossima fase sarà lo sfruttamento su scala industriale.

In conclusione, alla radice della globalizzazione ci sono l'intensificazione degli scambi internazionali di merci e di dati e l'aumento dei consumi di energia e materie prime. Un ruolo determinante per poter sostenere questo trend senza impattare rovinosamente sull'ambiente è giocato dal mare, e più in particolare dallo sviluppo delle tecnologie attinenti al settore navale e marittimo. Il XXI secolo è chiamato il "secolo blu" (blue century), per il ruolo fondamentale che il mare ha assunto nella nostra vita e nel mantenimento degli ele-

Panoramica del Golfo di Napoli e in particolare del porto, dominato dalla mole del Vesuvio; i traffici portuali vedranno nei prossimi decenni un notevole incremento, con conseguente necessità di adeguamento delle strutture portuali; riuscire ad attuare questo adeguamento senza impatti ambientali costituisce una delle sfide che aspettano la blue economy italiana. (Foto autore)

vati standard di benessere a cui siamo abituati. Il nostro pianeta dovrebbe chiamarsi "pianeta oceano" e non "pianeta terra", in quanto le terre emerse coprono meno del 30% della superficie del pianeta, e il resto è coperto dagli oceani, anzi dall'oceano, come si dice oggi considerando le masse acquee marine del pianeta come un unicum. Il mare è un bene ambientale di enorme importanza, che deve essere protetto, ma nello stesso tempo è una risorsa che deve essere adeguatamente valorizzata nell'ottica dello sviluppo sostenibile. L'economia marittima prende quindi oggi il nome di blue economy e la crescita del settore marittimo quello di blue growth, in analogia alla green economy e al green growth, cioè all'economia e alla crescita a connotazione ambientalista. Solo impiegando al meglio tutti i progressi della tecnologia nel settore navale e marittimo sarà possibile conciliare la globalizzazione e lo sviluppo con la protezione dell'ambiente, realizzando una crescita sostenibile che concili l'aumento e la diffusione del benessere con la protezione dell'ambiente.

* ammiraglio Ispettore (GM) in ausiliaria



Un futuro meno inquinante

di Maurizio Caldera *

La transizione ecologica sta raggiungendo anche il mondo delle navi da crociera e la Marina Mercantile. Sulle navi mercantili, infatti, passa più dell'80% del volume delle merci scambiate nel mondo e oltre il 70% del loro valore. Le navi si possono considerare, attualmente, la più efficiente forma di trasporto nel rapporto prezzi/consumi/rendimento, superando di gran lunga il trasporto su gomma, che produce molte più emissioni a parità di merci trasportate. Però ancora oggi il 2% dell'inquinamento mondiale deriva dalle navi (il carburante sfruttato dalle navi da crociera, ad esempio, ha un tenore di zolfo di 100 volte superiore a quello ammesso dai carburanti erogati per il traffico terrestre), anche perché nel mondo si è avuto un aumento medio del naviglio mercantile vicino al 40% proprio perché il trasporto via acqua è più conveniente.

E c'è chi pensa già a un futuro più vicino di quanto si creda: un paio di mesi fa è stata varata ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship), nave sperimentale che sfrutta il sistema delle fuel cell per la navigazione, un sistema che produce energia elettrica (per alimentare i motori) direttamente

dall'idrogeno senza processo di combustione termica.

La propulsione più diffusa però ad oggi è ancora il motore a gasolio, che pesa per il 90% della potenza applicata sui mercantili. Il passo successivo ha visto l'arrivo del motore elettrico, alimentato da un motore a combustione interna (spesso diesel). Questo sistema diminuisce di fatto l'inquinamento perché permette al motore termico di lavorare a regime costante, inoltre - sotto un profilo di utilizzo pratico - permette la manovra di "contromotore" per rallentare il moto, impossibile con la propulsione tradizionale, oltre alla possibilità di posizionare il motore termico dove si preferisce, senza l'obbligo di essere accanto all'asse elica.

È necessario dunque intervenire con grande celerità per abbattere le emissioni delle navi, e qualche nave di nuova concezione è già entrata in servizio. La Grimaldi group ha ordinato dodici nuove unità gemelle a propulsione ibrida, tecnologicamente avanzate, a zero emissioni in porto grazie all'intervento di motori elettrici. Con queste navi le emissioni scendono di 7 volte rispetto alle prime unità operative Grimaldi,

L'adeguamento alle moderne tecnologie riuscirà in breve tempo a contenere le emissioni del naviglio commerciale e delle navi da crociera, per troppo tempo rimaste agganciate alla tradizionale motorizzazione diesel.



molto vicine al traguardo imposto dal target di Parigi del 2050.

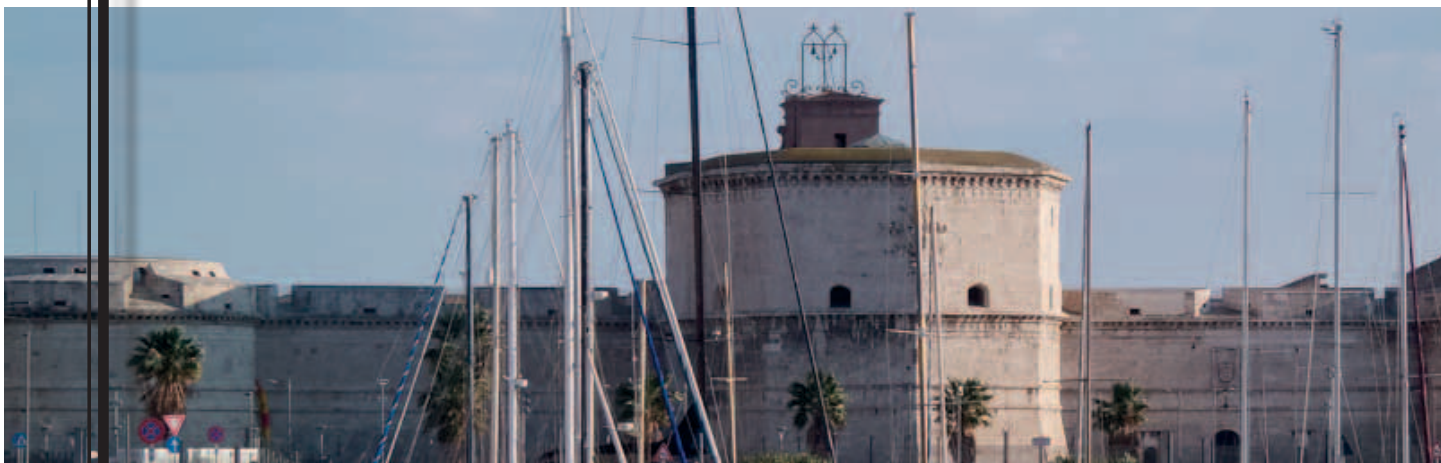
I motori ibridi, inoltre, se riducono pressoché a zero le emissioni in porto grazie al funzionamento dei soli motori elettrici, permettono anche un consistente risparmio energetico in navigazione. Con mare mosso, infatti, le batterie mantengono costante il carico dei motori, assorbendo così i picchi energetici in salita e discesa dall'onda. Il "peak shaving" compensa l'energia dell'onda a beneficio della potenza che deve erogare la nave. Obiettivo finale, dunque, l'elettificazione globale del trasporto, una corsa che vede in parallelo i progressi apportabili al quadro generale dell'inquinamento dovuti a idrogeno, ammoniaca o le batterie caricate da elettricità verde. Il futuro è già domani.

* giornalista freelance

A sinistra: un ormeggio ecologico, in azione i motori elettrici; sopra: una nave della flotta d'Amico "la Cielo di Hanoi" in navigazione senza emissioni fumose visibili.

Un cenno di storia

L'amministrazione e gestione della Marina Mercantile con l'Unità d'Italia nel 1861 fu demandata alla Divisione della Marina Mercantile del Ministero della Marina, divenuta dal 1874 Direzione generale della Marina Mercantile. Nel governo Mussolini fu nominato un commissario alla Marina Mercantile, che nel 1943, con il primo governo Badoglio, divenne un sottosegretariato. Ma fu nel 1946, nel secondo governo De Gasperi, che venne istituito il Ministero della Marina Mercantile. Nei decenni successivi assunse poi diverse denominazioni. Infine, nel 2008, nel quarto governo Berlusconi, le competenze furono raccolte nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, costituendo il dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.



● Locazione e noleggio di n



Il decreto legislativo n. 160/2020 (più noto come il correttivo della riforma del codice della nautica) demandava - con chiaro intento di uniformità e semplificazione - ad un futuro decreto ministeriale la disciplina a livello nazionale dell'uso commerciale dei natanti da diporto, attualmente invece devoluta alle numerose e spesso diverse, tra loro, ordinanze delle autorità marittime e della navigazione interna locali.

Il decreto del Ministero infrastrutture e mobilità sostenibili è stato adottato il 1° settembre 2021 e pubblicato in Gazzetta ufficiale il 15 gennaio 2022. Esso disciplina l'utilizzazione dei natanti da diporto e delle moto d'acqua a fini di locazione o noleggio, nonché di appoggio alle immersioni subacquee.

Come noto, per le imbarcazioni e le navi da di-

porto l'utilizzo commerciale è già dal 2005 regolato a livello nazionale dal codice della nautica. Dalla prossima estate anche i natanti adibiti ad usi commerciali finalmente avranno le proprie regole a livello nazionale.

Focalizzando la nostra attenzione sul settore locazione/noleggio, la nuova normativa prevede, innanzi tutto, che gli operatori commerciali che intendono effettuare tali attività con natanti da diporto e moto d'acqua presentino all'autorità marittima o della navigazione interna competente per territorio (o, in caso di attività estesa nei territori di competenza di più autorità, a quella in cui abitualmente stazionano le unità) una semplice comunicazione di inizio attività, allegando l'elenco delle unità da impiegare distinte per numero progressivo, i loro documenti tecnici e le polizze assicurative.



atanti: da 100 ordinanze ad un solo decreto



*di Aniello Raiola **

foto di Simone Zambito

L'attività potrà avere inizio dalla data di presentazione della comunicazione e copia di essa, vistata dall'autorità ove è stata presentata, dovrà essere conservata sia presso la sede dell'impresa che a bordo di ogni natante o moto d'acqua utilizzati.

Sarà lo stesso operatore commerciale a comunicare all'autorità ogni variazione all'elenco delle unità o la cessazione dell'attività stessa.

In caso di irregolarità nell'esercizio dell'attività o nel caso di perdita dei requisiti, l'autorità marittima o della navigazione interna ha il potere di diffida dell'operatore interessato dall'esercizio dell'attività.

Allo scopo di poter meglio individuare questo genere di unità, i natanti da diporto e le moto d'acqua utilizzati per locazione o noleggio vanno contrassegnati in modo ben visibile con il no-

minativo dell'operatore commerciale seguito dal rispettivo numero progressivo di cui all'elenco presentato all'autorità.

Ad eccezione dei piccoli natanti come iole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, derive a vela (cosiddetti mezzi da spiaggia), per tutti gli altri è obbligatorio un contratto scritto o comunque un documento fiscale attestante il pagamento del corrispettivo, da conservare a bordo in navigazione. Nel contratto andranno indicati il numero progressivo dell'unità, il numero massimo di persone imbarcabili, i dati anagrafici e il recapito telefonico delle parti e, in caso di locazione, gli estremi della patente nautica, qualora richiesta per la conduzione del mezzo.

A tale proposito va ricordato che mentre in caso di locazione l'obbligo di patente nautica segue le regole generali (distanza dalla costa o potenza e





cilindrata del motore), nel caso di noleggio sussiste comunque l'obbligo di patente nautica per lo skipper.

Risultano, poi, di tutto riguardo le norme che, nell'interesse della sicurezza della navigazione, fissano precisi obblighi a carico degli operatori che affidano natanti in locazione. Infatti, l'operatore, oltre a consegnare il natante in perfetta efficienza con i documenti di bordo in regola e dotato di tutti i mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza, dovrà verificare che l'utilizzatore abbia compiuto il sedicesimo anno di età¹ e in caso di navigazione oltre le sei miglia che sia in possesso di patente nautica, nonché informarlo della distanza di navigazione dalla costa cui il natante è abilitato, delle modalità di funzionamento del motore, del corretto uso delle dotazioni di sicurezza e del sistema di ancoraggio e delle particolari prescrizioni dell'autorità marittima relative alla zona di navigazione.

Se l'utilizzatore non è in possesso di patente nautica (perché non richiesta per la conduzione del mezzo), l'operatore dovrà consegnargli, dopo

averle illustrate, una tabella di istruzioni scritte. Tali istruzioni conterranno indicazioni su:

- obblighi prima di lasciare l'ormeggio, prima dell'accensione del motore e in ingresso e uscita dai porti;
- stacco di sicurezza;
- principi di governo dell'unità;
- limiti di velocità;
- aree riservate ai bagnanti e sub in immersione;
- precedenza;
- ancoraggio e navigazione con onda;
- fanali dei porti e principali fanali delle unità;
- uso del VHF.

Così facendo il legislatore, oltre ad uniformare la disciplina a tutto vantaggio di una migliore conoscibilità da parte dell'utenza, indirizza anche il settore della locazione/noleggio di natanti da diporto verso una maggiore professionalizzazione nell'esclusivo interesse della sicurezza nautica.

¹ Fatto salvo quanto previsto dalla Federazione italiana vela per le derive veliche dei circoli sportivi, i piccoli natanti come iole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò non possono essere affidati a persone di età inferiore ai quattordici anni.

* ufficiale delle CP, consigliere giuridico del capo dipartimento per la mobilità sostenibile del MIMS.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Insieme per la ripartenza del Paese



www.fsitaliane.it

FS FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE



Tradizione e missione in

125 anni di storia della LNI

*di Emanuele Scigliuzzo **

La Lega Navale Italiana compie 125 anni, un traguardo prestigioso, ma con la prua sempre puntata al domani. La LNI naviga nel mare della solidarietà e dell'inclusione sociale oggi come allora, con la stessa rotta anche per il futuro.



Ostia (Roma) 23 giugno 2022. L'evento della LNI organizzato in occasione del 125° anniversario presieduto dall'ammiraglio di squadra Donato Marzano, Presidente nazionale della LNI. L'evento ha visto la presenza della Banda musicale della Marina Militare, diretta dal maestro Antonio Barbagallo.

Sono 125 le candeline che la Lega Navale Italiana ha spento quest'anno. Un traguardo importante, che segna un punto di partenza, per chi vive e anima l'Associazione. 125 anni in cui la Lega Navale è stata costantemente impegnata per la promozione della cultura del mare e delle attività sportive ad esso connesse. Ma la Lega Navale in questi 125 anni ha avuto come "Nord" anche la solidarietà e l'inclusione sociale, e anche la tutela dell'ambiente. Tra i promotori della legge Salvamare, recentemente approvata dal senato, la Lega Navale Italiana sostiene diverse iniziative per la salvaguardia dell'ambiente marino. Una sensibilità sottolineata dal giornalista, fotografo, esploratore e subacqueo Alberto Luca Recchi, che ha ricordato il grave problema dell'inquinamento marino dovuto alla plastica.

Le celebrazioni per questa importante ricorrenza si sono svolte a Ostia, nel Porto Turistico di Roma, lo scorso 23 giugno, con un concerto della Banda musicale della Marina Militare, diretta dal capitano di vascello maestro Antonio Barbagallo. Durante la serata sono stati raccolti fondi destinati all'acquisto di imbarcazioni classe Hansa 303: imbarcazioni che grazie alla loro stabilità e alla loro maneggevolezza si prestano per essere utilizzate anche da persone con disabilità. Una serata dunque caratterizzata dai valori fondanti della nostra istituzione. "Una bella serata di musica e di sport, di valori istituzionali di solidarietà. Ricordiamo i 125 anni della Lega Navale Italiana con una manifestazione che ha ricordato



A sinistra: in primo piano Andrea Quarta, atleta del Gruppo Sportivo paralimpico della Difesa, accanto ad Andrea Stella, fondatore della Onlus Spirito di Stella.

Nella pagina a fianco, a destra: l'intervento del giornalista fotografo ed esploratore subacqueo Alberto Luca Recchi;

accanto: i velisti Giacomo Ferrari e Bianca Caruso, del gruppo sportivo della Marina Militare.



quanto accaduto 125 anni fa, ma con una proiezione al futuro in termini di attività e missione che la Lega Navale Italiana porta avanti in maniera assolutamente aggiornata anche dopo 125 anni", ha detto il Presidente nazionale, ammiraglio Donato Marzano. Tra gli ospiti della serata la senatrice Stefania Pucciarelli, sottosegretaria al Ministero della Difesa, il generale Pietro Serino, capo di Stato Maggiore dell'Esercito, l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Aurelio De Carolis, comandante in Capo della Squadra Navale, l'ammiraglio Carmelo Bonfiglio, vice capo di Gabinetto del Ministro della Difesa. Ma anche i velisti Giacomo Ferrari e Bianca Caruso, del gruppo sportivo della Marina Militare. Giacomo nella Lega Navale è di casa perché qui è cresciuto prima di prendere il largo. Entrambi hanno voluto sottolineare come la vela

sia sinonimo di solidarietà e inclusione sociale. Altro fondamentale aspetto che la Lega Navale cura con particolare forza, è la tutela dell'ambiente.

Tra gli ospiti, anche la presenza di Andrea Stella, fondatore della Onlus Spirito di Stella, impegnata per l'abbattimento delle barriere architettoniche, la promozione dello sport per tutti e la sensibilizzazione sulla disabilità. Andrea Stella, nato a Sandrigo, un comune della provincia di Vicenza, dal 2000 costretto su una sedia a rotelle, ha realizzato un catamarano accessibile a tutti per tornare alla sua passione: la nautica. Andrea Stella diventa così la testimonianza della possibilità di poter abbattere ovunque le barriere architettoniche, anche in ambienti particolari come un catamarano. "Ho sempre avuto la possibilità di vivere il mare attraverso una barca a vela e dopo l'incidente questa possibilità mi sembrava



Gli ammiragli Giuseppe Berutti Bergotto e Aurelio De Carolis.

La senatrice Stefania Pucciarelli e il Presidente nazionale della LNI l'ammiraglio Donato Marzano.

preclusa”, dice Andrea Stella a margine della serata di festeggiamenti. “Ho costruito un catamarano senza barriere architettoniche nello spirito di Stella e questo mi ha aiutato a rivivere il mare con indipendenza e autonomia e ho voluto dare questa opportunità a tanti altri ragazzi, prosegue Andrea Stella che ricorda come, nel 2003 con la LNI, sezione di Savona, abbiamo fatto le prime uscite in mare con questo catamarano. Negli anni, grazie alla classe Hansa di cui sono stato il primo presidente, il rapporto con la vela si è molto intensificato fino ai mondiali di Palermo dello scorso ottobre. Credo che la nautica rappresenti qualcosa di molto importante per tutti, ma nel caso di una persona con disabilità la possibilità di andare in barca da soli, guidando con un ‘sistema a soffio’ come è quello che è possibile grazie alla tecnologia delle imbarcazioni Hansa,

è veramente qualcosa di unico e indimenticabile. La LNI mi è stata molto vicino e permette oggi di far vela in trenta località italiane con più di cento imbarcazioni, indipendentemente dalla propria condizione fisica”. Con il suo catamarano Andrea Stella ha ospitato diecimila persone in quasi venti anni. Ha attraversato l’oceano e si batte per i diritti delle persone con disabilità. La sua ferma convinzione è che se si possono abbattere le barriere architettoniche su un catamarano, ancor più semplice sarà farlo in città. 125 anni possono sembrare tanti, ma sono passati in un soffio di vento. Un vento che porta solidarietà, inclusione sociale, tutela dell’ambiente e i sani valori dello sport. Buon compleanno LNI.

* giornalista



Aqua fons vitae

di Simone Lanza *

Il 22 marzo si è celebrata la Giornata Mondiale dell'Acqua (il World Water Day). La ricorrenza, istituita nel 1992 dalle Nazioni Unite, in occasione della Conferenza di Rio, per ricordare a tutto il mondo l'importanza di questa risorsa, la cui adeguata gestione concorre alla realizzazione del bene comune. Aqua fons vitae, «l'acqua è fonte di vita»: la sopravvivenza e la salute degli esseri umani dipendono direttamente dall'acqua, così come la produzione di cibo, di energia e di molti beni di consumo. La biodiversità della Terra, il funzionamento dei vari biomi e dell'atmosfera, i cicli dell'acqua e del clima ci ricordano quanto sia versatile e fondamentale. Quando gli astronomi osservano lo spazio per individuare e studiare altri pianeti, spesso constatano che non vi è traccia apparente di acqua, elemento indispensabile per la vita come la conosciamo sulla Terra: non tutti i pianeti dispongono di questo dono prezioso, culla della vita. A maggior ragione, dunque, dovremmo essere maggiormente consapevoli della sua complessa rilevanza.

Durante questa Giornata le Nazioni Unite invitano i membri dell'Unione a promuovere atti-

vità concrete all'interno dei loro Paesi, per attirare l'attenzione del pubblico sui problemi più urgenti legati al consumo di acqua, dall'accesso all'acqua dolce alla sostenibilità degli habitat acquatici. Man mano che la popolazione cresce, cresce anche la domanda di acqua, andando così ad esaurire le risorse naturali e a danneggiare l'ambiente. L'acqua è la nostra risorsa più preziosa: dobbiamo usarla più responsabilmente, bilanciando i bisogni delle comunità, assicurandoci che le popolazioni più povere non siano lasciate indietro.

Secondo i rapporti Onu, attualmente 2 miliardi di persone vivono senza accesso all'acqua potabile. Uno degli obiettivi principali della Giornata è ispirare l'azione per ottenere acqua per tutti entro il 2030, sensibilizzando istituzioni mondiali e opinione pubblica sull'importanza di ridurre lo spreco di acqua e di assumere comportamenti volti a contrastare il cambiamento climatico. I piani d'azione per affrontare i cambiamenti climatici devono essere integrati tra diversi settori e superare i confini, devono avere una cosa in comune: la gestione sicura e sostenibile dell'acqua. Combattere i cambiamenti

Ritardare il contrasto ai cambiamenti climatici è tanto dannoso quanto negarne l'esistenza. Ogni Paese deve agire più rapidamente.

climatici aprirà vaste opportunità economiche in molti settori.

Il Segretario Generale delle Nazioni Unite António Guterres ha detto: "Gli avvertimenti sono necessari. Ma la paura da sola non permetterà al lavoro di compiersi". Sì, i cambiamenti climatici possono spaventare e scoraggiare. Ma c'è un semplice passo che puoi compiere già da adesso e che farà un'enorme differenza: non sprecare l'acqua.

A livello globale, quest'anno l'Onu ha dedicato la Giornata Mondiale alle acque sotterranee. Queste rappresentano il 99% circa delle acque dolci allo stato liquido della Terra e possono garantire, per le Nazioni Unite e l'Unesco, "enormi vantaggi sociali, economici e ambientali, anche in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici", in un contesto in cui quattro miliardi di persone vivono in aree affette da grave scarsità fisica di acqua. Eppure questa risorsa è sottovalutata e minacciata da un'inquinamento che è definito "praticamente irreversibile" e dovuto soprattutto ai fertilizzanti usati in agricoltura. L'appello delle Nazioni Unite ai governi è quello di custodire le acque sotterranee come un bene comune.

Tutelare l'acqua ed essere consapevoli dell'importanza della sua qualità in ogni momento, non solo quando sgorga dai rubinetti ma anche

nelle sue fonti fondamentali. Proteggere le acque sotterranee significa quindi concentrarsi sulle modalità corrette di svolgimento delle attività umane, limitandone gli effetti negativi legati a un eccessivo sfruttamento del suolo o alla penetrazione in esso di sostanze inquinanti potenzialmente nocive. Ma vuol dire anche creare efficaci meccanismi virtuosi di collaborazione tra Paesi diversi, visto che la maggior parte delle più grandi formazioni acquifere attraversa i confini ed è condivisa tra più Nazioni. Infine per tutelare questa risorsa occorre investire in formazione, sensibilizzazione e conoscenza, per comprendere appieno il fenomeno e ciò che anche individualmente si può fare per proteggerla.

Intanto gli eventi climatici straordinari si moltiplicano. L'inverno 2021 è stato di grande siccità, con oltre cento giorni senza pioggia nel distretto del Po. Ma anche il 2020 aveva visto anomalie nelle precipitazioni: per esempio a L'Aquila, per l'aumento di giorni consecutivi senza pioggia; al contrario a Roma e Perugia, per l'aumento di giorni di pioggia consecutivi (fino a dieci) e, a Napoli, per la diminuzione di precipitazione totale annua, 536 mm nel 2020, rispetto ai 976 mm del periodo 1971-2000.

* freelance

L'Italia al primo posto in Europa nei consumi



Nel rapporto per la Giornata mondiale dell'acqua, l'Istat osserva che "gli episodi di scarsità idrica sono sempre più frequenti" eppure oltre un terzo dell'acqua immessa nella rete di distribuzione, in Italia, va perso, secondo gli ultimi dati, relativi al 2020. Perdono gli acquedotti e pesano anche le abitudini delle famiglie. Secondo il Blue book della fondazione Utilitatis, l'Italia è la nazione europea che consuma più acqua e supera i 236 litri per abitante al giorno, oltre cento in più della media comunitaria. L'86% delle famiglie si dice soddisfatto del servizio eppure c'è una diffusa diffidenza verso il rubinetto e oltre una famiglia su quattro (il 28,5% nel 2021) non si fida a bere. Questa quota è maggiore nel Mezzogiorno fino al 59,9% della Sicilia e si è ridotta nel tempo: superava il 40% in Italia nel 2002. Le perdite, in parte, sono fisiologiche, poi contano la vecchiaia degli impianti e fattori amministrativi come errori di misura dei contatori e ad allacci abusivi, che l'Istat stima che pesino per il 3% della dispersione. Proprio al contenimento delle perdite sono rivolti il 32% degli investimenti nel settore idrico, seguono gli interventi nelle condotte fognarie e negli impianti di depurazione con il 14%, altri ambiti in cui ci sono criticità e procedure di infrazione europee che riguardano oltre 900 agglomerati per un totale di 29 milioni di abitanti, per i dati Utilitatis. Inoltre in 11 città del Mezzogiorno sono state necessarie misure di razionamento nella distribuzione dell'acqua nel 2020.



● il piroscafo Piemonte gioiello navale d'altri tempi

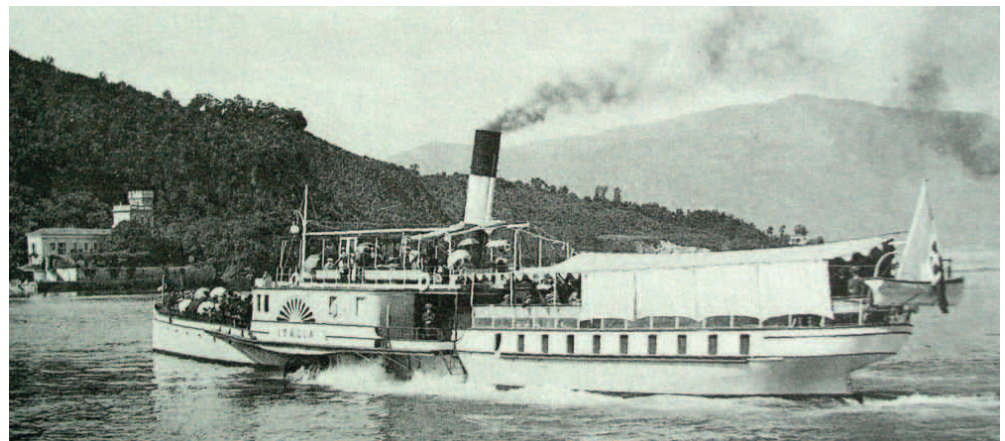
di Piero Ferrozzi *

La gente di mare usa spesso l'espressione "marinaio d'acqua dolce" per indicare chi ha poca dimestichezza con l'arte di battere l'onda; talvolta verso alcuni si tratta di un'abitudine impropria e, quantomeno per i naviganti del Lago Maggiore, sicuramente ingiusta. Il riconoscimento dell'autorevolezza di chi ha le responsabilità, i principi di solidarietà, il giusto timore degli elementi e il rispetto della natura sono valori che accomunano i marinai qualunque sia il sapore dell'acqua con cui hanno a che fare; tutti meritano analoga dignità, come sosteneva Piero Chiara, che su questo lago era di casa e definiva "l'inimmaginabile marineria" l'insieme di uomini e donne che affrontano con quotidiana perizia per lavoro o per diletto l'imprevedibilità del Verbano.



Il piroscafo Lombardia da 700 passeggeri varato nel 1904; sotto: il piroscafo Italia da 500 passeggeri, varato nel 1908 col nome Francia; con l'avvento del Ventennio cambiò nome.

Nella pagina accanto: il piroscafo Piemonte il giorno della visita ormeggiato nel cantiere NLM di Arona.



È per questa comunanza di intenti e di vedute con i principi statuari della LNI che sono bastate alcune foto e un filmato sulla chat dei Soci LNI piemontesi per suscitare interesse e la diffusa richiesta di visita allo storico piroscafo "Piemonte". Ottenute le autorizzazioni dalla Direzione della Navigazione Lago Maggiore, nella mattinata di una purtroppo piovosa domenica d'autunno ci siamo ritrovati in oltre settanta fra Soci piemontesi e famigliari per visitare, presso il cantiere NLM di Arona, il piroscafo a pale "Piemonte", autentico gioiello di archeologia della tecnica navale, perfettamente funzionante, restato immutato dal varo, avvenuto il 23 settembre 1904. Il battello, il più antico d'Italia e, per le sue particolari caratteristiche, forse unico al mondo, ancora oggi viene impiegato per noleggi, per manifestazioni di interesse storico-turistico e, seppure raramente a causa degli alti costi di esercizio, anche in linea. Il gruppo di Soci LNI si è imbarcato pieno di

aspettative, accompagnato da due funzionari dell'azienda, Matteo D. Ispettore Navigante e Fabio E. dell'Ufficio Tecnico, peraltro anch'essi Soci LNI, che hanno, con grande passione e competenza, illustrato rispettivamente le particolarità di coperta e le meraviglie meccaniche del battello.

Dell'aspetto storico mi sono occupato personalmente, forte dei miei quindici anni di direttore di questa stessa azienda di navigazione. I visitatori sono stati suddivisi in due gruppi.

Il primo ha visitato le sovrastrutture con le belle sale e lo scalone in stile Liberty, la plancia con la grande ruota del timone ed il sistema di comandi dalla plancia alla macchina originale a campana azionata con una serie di rinvii meccanici e con tubo portavoce.

Il secondo gruppo è sceso nei locali tecnici, dove tutti hanno potuto osservare e toccare con mano le caldaie a tubi di fumo e gli straordinari meccanismi della macchina, la stessa di allora che, con movimenti da meccanismo d'orologeria, trasfor-





Il piroscafo Regina Madre in navigazione nella prima decade del '900 sullo sfondo di Punta Castagnola. Si notino a bordo alcune dame con l'immane ombrellino da sole.

mano in rotatorio il moto alternativo degli enormi stantuffi trasmettendolo alle grandi ruote di propulsione.

Tra un susseguirsi di scatti fotografici e di filmati i Soci hanno dato sfogo alla loro curiosità con un fuoco di domande. La piena soddisfazione di tutti i partecipanti per la straordinaria esperienza, circolando nei giorni successivi sulle chat delle varie Sezioni, ha suscitato rimpianti tra chi non ha potuto (o voluto) essere presente e la richiesta di ripetere la visita quanto prima.

Un po' di storia

Tra fine '700 ed inizio '800 le numerose scoperte relative all'utilizzo del vapore per ottenere energia diedero avvio al periodo storico noto come "rivoluzione industriale", che anche nel campo della mobilità in acqua trovò ben presto applicazioni.

Il primo battello a vapore a solcare acque del Mediterraneo fu il piroscafo "Ferdinando I", che il 27 settembre 1818 salpò da Napoli per Genova e da lì a Marsiglia. Nelle acque interne, dopo il breve tentativo del piroscafo "Eridano" lungo il Po stroncato dall'opposizione del dominio austriaco, che lo considerava un vettore di italianità, il primo battello ad assicurare un regolare servizio di linea fu il p/fo con scafo in legno "Verbano", varato a Locarno, nella parte svizzera del Lago Maggiore, nel febbraio 1826, che proprio dell'"Eridano" aveva ereditato la macchina costruita a Birmingham nelle officine del fisico e inventore James Watt. L'evento suscitò grande scalpore tra le genti del lago e qualche timore per quel fuoco,

Prora. L'argano salpa ancora e la campana salvata dalla demolizione del piroscafo Verbano II° che era stato varato nel 1875.



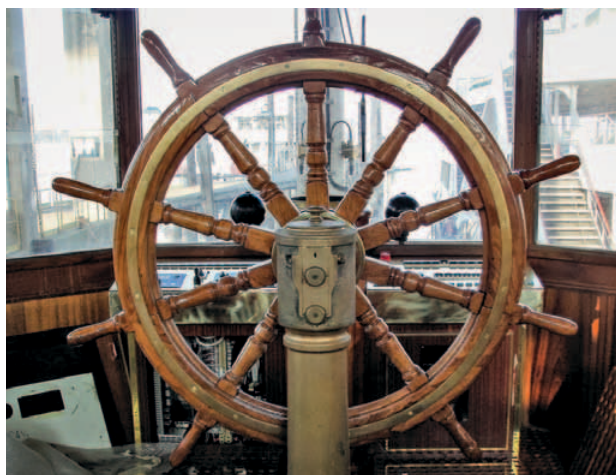
alimentato a legna di pino, che ardeva a bordo contro ogni precauzione fino ad allora raccomandata.

Un giornalista dell'epoca presente al varo scrisse: "... si gridano i comandi, si tolgono gli ormeggi, la ciminiera erutta fumo e scintille, le ruote entrano in azione e, in un palpito di onde spumeggianti, il piroscafo, tra l'applauso dell'immensa folla proveniente da tutte le parti di Lombardia, di Piemonte ed Helvetia prende solennemente il largo".

Varie e tumultuose furono le vicende della "Impresa Lombardo-Sardo-Ticinese", che gestiva il servizio sul Maggiore anche a causa della dominazione austriaca sulla sponda orientale del lago, e che comunque, con il "Verbano", iniziava la navigazione pubblica di linea.

Gli affari andavano bene, la clientela aumentava e a questo primo battello, nel 1841, si affiancò il più moderno "San Carlo", con scafo in ferro. L'accoppiata però durò poco perché proprio in quell'anno per il glorioso "Verbano", capostipite di tutti battelli di tutti i laghi italiani, si avvera-

Plancia. La grande ruota del timone a frenelli; a destra il telegrafo di macchina.



rono i timori paventati già dal suo varo, ed esso venne distrutto da un incendio.

Si commissionò, allora, alla società Escher Wyss di Zurigo, il "Verbano II", varato nel 1843.

Questi primi battelli a vapore quanto ad abitabilità erano estremamente spartani; i passeggeri sostavano in coperta al più protetti da tendalini o riuniti al tepore della zona caldaia nella stagione fredda, ma già nel 1855 erano entrati in servizio i primi tre piroscafi dotati di saloni: il "Lucomagno" (demolito 1914), il "San Bernardino" (demolito 1915) e il "San Gottardo" (demolito 1918). Fu però con l'Unità d'Italia che la navigazione pubblica di linea si sviluppò e assunse sempre maggiore rilevanza nel quadro economico-sociale dell'intera area del Verbano, fornendo un importante contributo alla vocazione turistica del territorio. Numerosi furono i battelli a vapore che si aggiunsero e, con le successive messe in disarmo, si susseguirono.

Tra la fine dell'800 e inizio del nuovo secolo, anche sotto l'impulso della corte Sabauda - che aveva particolarmente valorizzato la sponda occidentale del Lago Maggiore costellandola di quelle splendide ville gentilizie che ancor oggi la caratterizzano - si vide l'avvio del grande turismo non ancora propriamente di massa e perlopiù stanziale al quale la Navigazione contribuì con un vero e proprio fiorire di nuove costruzioni con caratteristiche innovative rispetto ai progetti pionieristici del precedente secolo.

Scesero così in acqua grandi piroscafi adeguati alle nuove esigenze, allineati ai dettami stilistici

della Belle Époque che era esplosa in tutta Europa, capaci di 500/700 passeggeri suddivisi in tre classi con lussuoso salone e ristorante per la I, alloggiamenti intermedi per la II e posti in coperta per la III classe: 1882 "Eridano", 1888 "Italia", 1890 "Elvezia", 1896 "Sempione", 1897 "Mottarone", 1904 "Lombardia" e "Regina Madre", 1908 "Francia" e tra il 1910 e 1915 "Torino", "Milano" e "Genova".

Alcuni di questi battelli restarono in attività fino alla seconda guerra mondiale e taluni, come si vedrà, anche oltre.

Il Piroscavo "Regina Margherita", anzi "Regina Madre", anzi "Piemonte"

Quando a fine Ottocento, come si è detto, sotto la spinta delle nuove esigenze fu avviato il grande piano di costruzioni navali, per uno dei battelli più prestigiosi si pensò all'altrettanto prestigioso nome di "Regina Margherita", la consorte di Re Umberto I.

Della costruzione fu incaricata la ditta Escher Wyss di Zurigo.

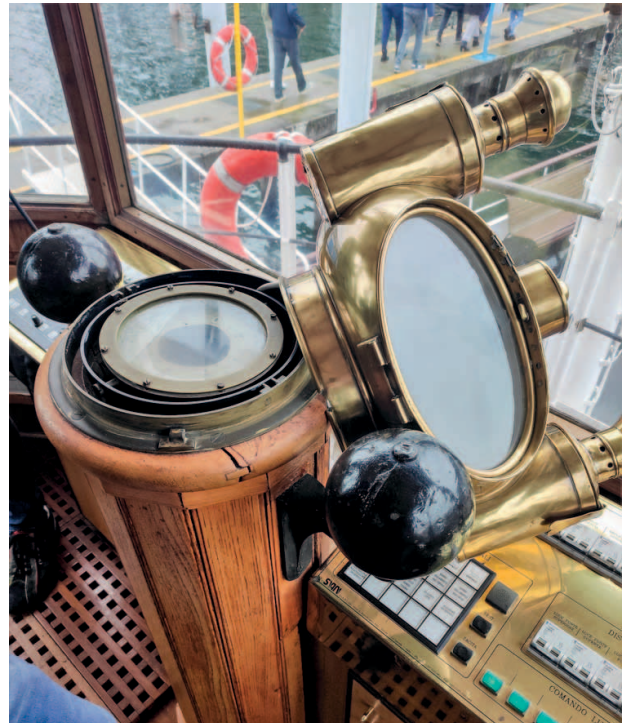
I vari componenti realizzati in Svizzera furono trasferiti e assemblati ad Arona, presso il cantiere della "Impresa di navigazione sul Lago Maggiore", subentrata, con l'Unità d'Italia, alla cessata "Impresa Lombardo-Sardo-Ticinese".

Fra l'idea iniziale e la progettazione vera e propria però intervenne un tragico evento.

Il 29 luglio del 1900 Umberto I era in visita ufficiale a Monza. Al termine della cerimonia, la carrozza con la quale lasciava il luogo dell'evento



Ponte di passeggiata, la luminosa sala ristorante; sotto: la chiesuola della bussola con le sue masse di compensazione.



fu avvicinata dall'anarchico Gaetano Bresci, che esplose tre colpi di revolver che non lasciarono scampo al Re.

A Umberto I succedette il figlio Vittorio Emanuele III, e Margherita non fu più la Regina, ma la madre del nuovo Re.

Così anche il battello, ancor prima di essere impostato sullo scalo, cambiò nome; quando nel 1904 fu varato fu chiamato "Regina Madre" e tale rimase fino al 1946 quando, caduta la monarchia, non fu più "di moda" e cambiò ancora una volta per passare all'attuale "Piemonte".

Nei lunghi anni di esercizio che lo hanno portato fino a noi, unico superstite e prezioso esempio storico di quell'epoca eroica per spirito di innovazione questo battello ha attraversato due guerre mondiali e in più di un'occasione ha rischiato di seguire la triste sorte dei consimili componenti della flotta, e cioè il disarmo e la rottamazione a causa delle difficoltà economiche della Società.

Il motivo di una prima crisi è da addebitarsi a un evento di per sé grandemente positivo come la realizzazione nel 1905 del traforo del Sempione e, l'anno successivo, l'apertura all'esercizio della ferrovia Arona-Domodossola-Svizzera, che toglieva alla navigazione sul lago il primato di mezzo di trasporto di gran lunga più agevole e moderno.

A ciò va aggiunto, già a partire da quegli stessi anni la sempre maggiore diffusione della propulsione con motori a combustione interna, che consentiva più bassi costi di esercizio per ridotti consumi di combustibile e minor numero di componenti d'equipaggio.

Un secondo rischio di dismissione il "Regina Madre" lo corse allo scoppiare della Grande Guerra, con il turismo azzerato e la chiusura della frontiera con la Svizzera.

Durante la seconda guerra mondiale, mentre sul Lago di Garda i principali battelli furono dotati di mitragliatrice e posti sotto il comando di militari della Regia Marina, sul Maggiore, tornati ad essere essenziali per gli spostamenti degli sfollati soprattutto da Milano, essi continuarono il servizio con grande spirito di sacrificio degli equipaggi, fino a quando ci fu combustibile e fino a quando i devastanti mitragliamenti aerei alleati del 25-26 settembre 1944 non affondarono tre battelli, causando numerose vittime.

Il "Regina Madre" sfuggì a questi attacchi perché, danneggiato il 2 settembre in alto lago in un precedente episodio bellico, era stato per fortuna rimorchiato presso il cantiere di Arona.

Nel secondo dopoguerra con la flotta al lumicino e la Società di gestione impossibilitata a continuare, il compito di rilanciare il servizio passò alla Gestione Governativa, che ancora oggi ha questo incarico per i tre grandi laghi alpini Maggiore, Garda e Como.

Dopo alcuni anni di fermo i responsabili della Gestione, con sensibilità e lungimiranza, compresero il grande valore storico e di immagine del piroscalo che, dopo il referendum del 2 giu-



*La Motonave ibrida
Topazio.*

gno 1946, con il passaggio del Paese da Monarchia a Repubblica, aveva ancora una volta, come detto, cambiato nome in "Piemonte".

Fu abbandonato il proposito di disarmo e nel 1950 il battello fu sottoposto a importanti lavori tra i quali, unica concessione alla modernità, l'abbandono del carbone sostituito con la nafta. Altri importanti lavori seguirono a fine anni '80 del '900 e nel 2004-2005.

Il piroscavo "Piemonte" oggi

Dal 1950 il piroscavo "Piemonte" è il decano della flotta della Navigazione Lago Maggiore, che lo considera un vero patrimonio da proteggere e da esibire nelle occasioni più importanti.

Dei quasi 120 anni totali dal varo, nei settant'anni circa di questa nuova vita, il battello è stato protagonista nei principali eventi tenutisi su questo lago e ha ricevuto a bordo - anche se non sempre ciò è documentato sul Libro d'oro di bordo - gente comune e teste coronate, personaggi della politica, dello spettacolo, dello sport oppure semplici uomini e donne che hanno saputo apprezzare le intramontabili belle cose di un tempo che fu.

Il cuore nel passato... lo sguardo al futuro Motonave "Topazio"

La Navigazione Laghi, come non rinuncia a conservare e valorizzare questo patrimonio del suo passato, parimenti non rinuncia a guardare al futuro della propria flotta con trasformazioni e nuove costruzioni allineate ai moderni concetti della tecnica navale con un occhio particolare all'aspetto ambientale. L'ultima arrivata della flotta della Navigazione Lago Maggiore è una motonave passeggeri con propulsione diesel/elettrica che dispone di 200 confortevoli sedute ed è particolarmente attenta all'accessibilità dei viaggiatori disabili.

La "Topazio" utilizza la propulsione elettrica nelle manovre di avvicinamento e di allontanamento dagli scali e l'energia elettrica/diesel per la navigazione in lago aperto. Essa, prima imbarcazione ibrida diesel/elettrica in servizio nelle acque interne italiane, segna ancora un primato per il Lago Maggiore, che già può vantare la primogenitura, come detto per le acque interne del primo battello mosso meccanicamente, il "Verbano I", quella mondiale del primo aliscafo, più o meno coetaneo del "Piemonte" e, in tempi molto più recenti (fine anni Novanta del '900), la costruzione del primo battello al mondo predisposto per la propulsione a celle di energia con il combustibile idrogeno. M/ve Topazio, costruita dai cantieri Cartubi di Trieste e completata nel gennaio '21 sugli scali della direzione di Arona, è particolarmente apprezzata da pendolari e turisti e, come dichiarato dal Direttore Generale Navigazione Laghi, avv. Alessandro Acquafredda durante la cerimonia d'inaugurazione:

"... è frutto dell'impegno sostenibile dell'ente governativo che negli ultimi anni ha destinato fondi ed energie in nuovi progetti di ammodernamento e nuove costruzioni, con particolare attenzione all'ecologia e all'ambiente...".

Sono questi i valori ambientali e di attenzione alle disabilità che, completati dall'impegno a mantenere viva la cultura e la tradizione nautica rappresentata dalla conservazione dell'antico piroscavo, coincidono perfettamente con i tre pilastri statutari della Lega Navale Italiana e con lo spirito dei suoi oltre 50 000 Soci distribuiti in tutto il Paese; ciò fa dei due Enti realtà con principi affini e particolarmente adatte a collaborare.

* delegato regionale Piemonte - Valle d'Aosta



Onde anomale... storie, film, libri

Capitani coraggiosi: la scelta di navigare la vita

di Vincenzo Grienti *

Un film, un libro e un mare di suggestioni per navigare la vita. Basta soffermarsi sulle sequenze della prima pellicola di *Capitani coraggiosi* del 1937, diretto da Victor Fleming, tratto dall'omonimo romanzo di Rudyard Kipling, per capire che la rotta giusta intrapresa da un marinaio comporta sempre e comunque una scelta.

Proprio Spencer Tracy, attore indimenticabile di tanti film, prima e dopo la guerra, con questa interpretazione si aggiudicò l'Oscar come miglior attore protagonista.

Tracy ricopriva il ruolo di un pescatore di professione: Manuel Fidello. Proprio in mare Fidello salva il figlio di un ricco industriale di nome Harvey Cheyne. Un ragazzo viziato, irrispettoso e incline alla spaconeria anche nei confronti degli adulti. Anche per questo è stato espulso temporaneamente dalla scuola e per tale ragione il padre lo porta con sé in crociera. A bordo della nave, però, Harvey non perde tempo a farsi riconoscere simulando addirittura l'incidente di "uomo in mare" e facendo rallentare la nave da crociera, scatenando le furie del comandante della nave. Harvey senza nessun rispetto farà pure la "voce grossa" facendo leva sul buon nome del padre. Ma da lì a poco Harvey sarà vittima della sua stessa spavalderia e irresponsabilità: ancora una volta per le sue marachelle si troverà nei guai, stavolta in quelli seri. Cadrà in mare dalla nave da crociera, rischiando di morire. Invece viene salvato proprio da Manuel Fidello, che lo porterà a bordo del peschereccio per cui lavora e gli presenterà il



burbero comandante Disko Troop. Harvey dopo capricci e urla anche contro il comandante capirà che l'unica via è quella di seguire la scia di una vita di mare completamente differente rispetto a quella della terraferma, in cui bastava mettere mano al portafoglio per essere serviti e riveriti. Il mare e il comandante del peschereccio lo aiuteranno a crescere, a maturare, a capire che occorre guadagnarsi ogni giorno la stima, la fiducia e la simpatia dell'equipaggio. I soldi, farà comprendere Fidello a Harvey, servono ma fino ad un certo punto. Al contrario, valgono l'onestà, l'amicizia, il rispetto, il lavorare insieme per un progetto comune. Tutti valori insiti in una cultura del mare che non lascia indietro nessuno e che fa equipaggio sia quando il mare è calmo sia quando è in tempesta. Harvey Cheyne comprenderà e diventerà talmente amico di Fidello da non voler più scendere dall'imbarcazione. Fidello insegnerà ad Harvey a pescare, a vivere tra cime, vele, onde, posti di lavaggio e cura della nave. Tutti momenti che aiuteranno il ragazzo a crescere e a rispettare la dignità altrui e il sacrificio di quanti ogni giorno, come i pescatori, attraverso il loro duro lavoro sostengono le famiglie lontane. Manuel insegnerà a Harvey a "guardare lontano" con il cannocchiale, i segreti del buon pescare e del buon vivere. Harvey comprende che occorre accettare le regole di bordo

rità. Sarà così che appena sbarcati a Gloucester, una volta accolto dal padre, Harvey fa tesoro dell'esperienza marinara e cambia rotta.

Il marinaio Manuel Fidello ha preservato Harvey, non solo dalla tempesta, ma da una vita che sarebbe andata alla deriva; lo ha salvato dalla presunzione e dall'arroganza. È il mare, come sempre, a dare una risposta ferma e fluida allo stesso tempo. Il contatto con la natura, l'aria di una vita di sacrificio e di spirito di abnegazione, compresa la scomparsa di Manuel, faranno cambiare atteggiamento al ragazzo.

"Azione e approfondimento psicologico vi si fondono con raro equilibrio, secondo le particolari forme adottate dal cinema d'avventure hollywoodiano destinato ai ragazzi", scriveva Ferdinando Di Gianmatteo nel Dizionario del Cinema del 1984. "Genere forse minore ma sostenuto da una proverbiale probità tecnica e linguistica: nulla è fuori posto, nulla è inutile. Sono generi come questo e film come *Captains Courageous* che mostrano la validità di una macchina produttiva e culturale come la Hollywood d'allora".

Al di là dell'aspetto prettamente produttivo *Capitani coraggiosi* è lo specchio di una generazione che potrebbe perdersi nel "mare magnum" dell'arroganza, della presunzione e del poco rispetto per gli altri, ma è pure un film che porta con sé il mes-



Scene tratte dal film Capitani coraggiosi.

e per questo viene promosso mozzo. Ne uscirà cambiato, cresciuto, ma anche grato per ciò che Manuel ha saputo trasmettergli.

Ma la vita, si sa, specialmente quella di mare, è sempre piena di sorprese, e anche di "porte strette". Durante la navigazione accade un grave incidente alla goletta proprio nella fase di rientro in porto. Manuel muore e Harvey cade nello sconforto. Sarà il burbero comandante Troop a far riflettere Harvey sulle cose realmente importanti della vita. Non i soldi e le ricchezze, ma il grande patrimonio umano fatto di amicizia, lealtà, since-

saggio dell'alterità e del ruolo fondamentale giocato dall'essere umani. Un'empatia che per chi va per mare conosce benissimo. È quella molla che fa scattare la sensazione di sentirsi equipaggio e di sopportare, insieme, le fatiche di un viaggio che è quello della metafora della vita che fa riscoprire a ciascuno di noi la reciprocità e la sinergia. Due elementi essenziali per tutti coloro che navigano il mare e la vita.

* giornalista e saggista



● “GRANDI VELE”

le vele d'epoca fanno rotta nel Golfo di Gaeta

*di Fabio Dal Cin **



*Dal 1° al 3 luglio 2022,
nel palcoscenico naturale
del Golfo di Gaeta, si è disputata la
XX edizione di "Grandi Vele", una
delle più importanti manifestazioni
del sud Italia riservata alle barche
storiche ed organizzata dalla
Lega Navale Italiana – Sez. di Gaeta
in collaborazione con il
Club Nautico Gaeta e lo Yacht Club
Gaeta E.V.S.*

Gaeta, la flotta con il passaggio davanti al borgo medievale, caratterizzato da un complesso patrimonio culturale che ancora oggi conserva e custodisce diverse epoche storiche.

Dopo le limitazioni imposte per contrastare l'emergenza sanitaria, ventuno barche, suddivise nelle categorie classica (varò avvenuto prima del 1950), d'epoca (varò avvenuto tra il 1950 e il 1975) e libera (barche di più recente costruzione realizzate su linee tradizionali), si sono date appuntamento nella città di Gaeta, in provincia di Latina, per rinnovare la passione per la vela e rievocare l'arte di andare per mare interpretando il vento e le sue variazioni. L'evento, che dal 2003 è diventato un appuntamento fisso nel calendario dell'AIVE - Associazione Italiana Vele d'Epoca - è legato in modo indis-

solubile al ricordo del Commodoro Giacomo Bonelli - già Presidente della Lega Navale sezione di Gaeta scomparso prematuramente nel 2021 - colui che è sempre stato in prima linea nell'organizzazione di questa e di molte altre iniziative di rilievo per la vela, la sua grande passione, e per Gaeta, la "sua" città. #commodorosempre presente è l'hashtag con cui amici e conoscenti lo ricordano con emozione e riconoscenza sui social. È sua, infatti, l'idea del raduno: un'intuizione che nacque quando Bonelli vide ormeggiata alla banchina Caboto di Gaeta la goletta Zaca del 1929. In quell'occasione, spiega Gianluca Di Fazio, Presidente

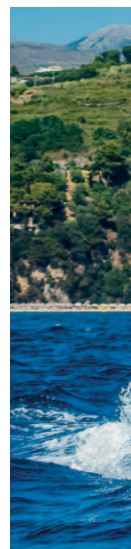




della Lega Navale – Sez. di Gaeta, “lui salì a bordo della barca e rivolgendosi all’armatore gli propose (con successo) di organizzare una regata di vele storiche.” Dal 2003, anno della prima edizione, alla quale avevano preso parte nove scafi, al 2022, con ventuno imbarcazioni, il vento termico del Golfo di Gaeta non ha mai smesso di soffiare, permettendo di regatare sia sul versante di ponente che di levante, e con esso, non si è mai attenuata la passione di tutti coloro che con dedizione, e nel solco della tradizione, rendono possibile lo svolgimento della manifestazione. Già, perché definirla regata è un errore. “Le Grandi Vele” è una festa del mare e delle antiche arti marinaresche, è la rotta giusta per ricordare a tutti che l’Italia, con i suoi 8000 km di coste isole comprese, deve al mare ogni cosa. Nel suggestivo lungomare Caboto, curiosi, appassionati o semplici turisti, hanno potuto assistere alle attente predisposizioni pre-gara adottate dagli equipaggi a bordo delle imbarcazioni ormeggiate in banchina. Presente anche Giancarlo Lodigiani, Presidente AIVE e armatore di Voscià, lo Sparkman & Stephens del 1959 appartenuto a Luigi Durand

Gaeta, “Le Grandi Vele”, da sopra: Barbara 2; Artics II SVMM; Sant’Elena e Stella Polare. Una panoramica del suggestivo golfo di Gaeta.

de la Penne, eroe dell’impresa di Alessandria e socio fondatore dell’AIVE. Dalla Marina Militare, rappresentata da quattro scafi, la Stella Polare, il Calypso, l’Artica e il Grifone, alle Vele Storiche di Viareggio con Barbara 1923, sono stati diversi gli armatori che hanno fornito supporto all’evento. Al termine delle tre gare previste, vincono, per la categoria classica lo Yacht Crivizza del Circolo Nautico Versilia, per la categoria d’epoca lo Yacht Barbara delle Vele Storiche di Viareggio, per la categoria libera lo Yacht Midva, di Besana Davide. Sulla





terrazza della Batteria “La Favorita” di Gaeta, infine, si è tenuto, alla presenza del sindaco Cristian Leccese e l’Assessore Simone Petrucelli, l’atto conclusivo delle Grandi Vele 2022. In particolare, sono stati premiati i velisti che hanno gareggiato nel magnifico Golfo di fronte alla “bellezza e la forza” del panorama mozzafiato del gioiello – roccaforte della costa tirrenica, ed è stato assegnato il trofeo “Giacomo Bonelli” al primo luogotenente della Marina Militare Michele Renna. Il trofeo Bonelli viene consegnato a tutti coloro che, a similitudine

del Commodoro, pur non essendo nati a Gaeta, hanno contribuito in modo attivo alla diffusione della cultura del mare e alla promozione della vela nella piccola perla tirrenica. Per tutti, l’appuntamento è al 2023. Buon vento!

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance





● Sport, disabilità e inclusione: il futuro è anche qui

di Anita Fiaschetti *

Arendersi, mai. Credo sia questo lo spirito del tenente colonnello dell'Aeronautica Militare Marco Iannuzzi. Di difficoltà nella vita ne ha incontrate diverse: una fra tutte l'incidente. È gennaio del 2000 quando, da allievo ufficiale pilota di complemento, durante il corso di addestramento presso il 70° Stormo di Latina, atterra su un campo troppo corto per fermare la corsa dell'aereo. Nessuna vittima né danni a terzi, ma la diagnosi per Iannuzzi è seria: esplosione di una vertebra lombare. Un sogno il suo che comincia ad affievolire: aveva solo sei anni quando decise che da grande avrebbe voluto fare il pilota. «I medici dicevano che sarebbe stato poco probabile tornare in piedi e avere una deambulazione come quella che ho oggi. Per due anni mi dedicai alla fisioterapia. Anche per questo mi avvicinai al nuoto, che ben presto divenne una vera passione».

Il GSPD e la medaglia. Dopo l'incidente Iannuzzi torna all'impiego attraverso il ruolo d'onore e nel 2003 è operativo presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, occupandosi della Rivista Aeronautica e delle Relazioni Esterne. È tra i primi a prendere parte nel 2013 alla nascita del Gruppo Sportivo Paralimpico Difesa (GSPD), grazie a una lettera di intenti fra il Ministero della Difesa e il Comitato Italiano Paralimpico. Ed è proprio con il GSPD che partecipa agli Invictus Games, evento sportivo che prevede la competizione fra veterani di guerra che hanno contratto disabilità permanenti in servizio o per causa di servizio in diverse discipline sportive. La sua disciplina resta il nuoto, lo stesso che lo porta a vincere tante medaglie, ben quattro nel 2018 a Sydney: tre ori e un bronzo. Vittorie che gli valgono la concessione, con decreto ministeriale n.19 del 24 settembre

*Intervista al tenente colonnello
dell'Aeronautica Militare Marco Iannuzzi,
da marzo 2021 Presidente del Comitato Italiano
Paralimpico della Regione Lazio.*



A sinistra: il Gruppo Sportivo Paralimpico Difesa; sopra: Marco Iannuzzi.

2019, della medaglia d'argento al merito dell'Aeronautica, con la seguente motivazione: «Ufficiale del Ruolo d'Onore dell'Aeronautica Militare che, appartenente al Gruppo Paralimpico Difesa, ha partecipato alla quarta edizione degli "Invictus Games" tenutasi a Sydney (Australia) dal 18 al 28 ottobre 2018 fornendo prova di eccezionali qualità sportive e di spiccato temperamento agonistico, conquistando nelle finali di nuoto tre medaglie d'oro e una medaglia di bronzo, contribuendo a esaltare il prestigio dell'intera nazione e, in particolare, dell'Aeronautica Militare oltre che a elevarne lustro e decoro in Italia e all'estero». «Una medaglia totalmente inaspettata: venni a conoscenza della concessione a decreto firmato e fu per me un onore e una gioia. Un riconoscimento che ho voluto dedicare a mio padre, scomparso purtroppo prima della cerimonia», ci dice il tenente colonnello.

Il doppio cappello. Indomito, come recita la poesia *Invictus* di William Ernest Henley. Così

è Iannuzzi. Non si piega a nulla e la sua vita corre veloce: nel tempo si sposa, si laurea in Scienze della Comunicazione, diventa papà e oggi è impiegato presso il Segretariato Generale della Difesa, nel V Reparto Innovazione Tecnologica: «Ci occupiamo della definizione delle strategie e del coordinamento della ricerca tecnologica, medica e scientifica per la protezione del soldato e il supporto del veterano». Questo però non è l'unico lavoro. A marzo 2021 è stato eletto Presidente del Comitato Italiano Paralimpico della Regione Lazio. «Ho deciso di candidarmi consapevole del lavoro fatto nella gestione del GSPD e dei corsi di formazione presso la scuola dello sport al CONI. Una decisione che è stata accolta con favore e che ha avuto riscontro nell'alto numero di preferenze avute durante l'elezione». Da presidente Iannuzzi ha un obiettivo chiaro: «Tenere quanto di buono è stato fatto e guardare convinti al futuro. Il CIP ha un ruolo sociale e sportivo importante, ma la strada da fare è



Il ministro della Difesa Lorenzo Guerini consegna la medaglia al ten. col. Marco Iannuzzi.



Marco Iannuzzi e il suo sogno di diventare pilota.

ancora tanta. Sul territorio è importante far conoscere l'organizzazione in modo capillare, promuovere le opportunità sportive e proporre nuove iniziative. Tutto questo grazie alla squadra che ho al mio fianco, fatta da persone che hanno voglia di dare impulsi nuovi su tutto il territorio laziale, e attraverso la scuola e gli enti territoriali».

Sport, disabilità e inclusione. Del suo passato Iannuzzi è forte di un pensiero: «Lo sport è importantissimo per includere le persone con disabilità, perché riesce a dare coscienza delle possibilità che ancora si hanno nonostante la limitazione fisica. Negli allenamenti e nelle gare ci si pone sempre un obiettivo, il più delle volte superare quello precedente. È una competizione con sé stessi prima che con gli altri. Questo modus operandi è quello che poi si trasla nella vita quotidiana quando capisci che non sono sempre rose e fiori, ma che occorre affrontare il problema così come si affronta un

allenamento o una gara. Il tutto indipendentemente dal risultato. E poi lo sport è condivisione: ti rendi conto che non sei il solo a vivere una determinata condizione e gli altri fungono spesso da stimolo e amplificatore di emozioni». Iannuzzi di risultati ne ha ottenuti tanti. «Sono passati ventidue anni dall'incidente. In quel momento il mondo sembrava finito. Poi mi sono guardato attorno e ho capito che non avevo il diritto di lamentarmi: c'era chi stava peggio di me e rispondeva con un sorriso. Certo, non mi sarei aspettato tutto questo, ma ho capito che con l'impegno e la determinazione si possono fare tante cose, che ti appagano, ti fanno stare bene e ti danno la possibilità di inserirti a pieno titolo nella società. Io mi sento normale in questo contesto sociale: se tu per primo non vedi i tuoi limiti, nemmeno gli altri li vedranno».

* giornalista

AMERICA'S CUP: la 37^a edizione

Un ritorno in Europa per certi versi annunciato. Con la scelta di Barcellona come sede della Coppa America 2024, la storia del trofeo sportivo più antico del mondo volta pagina e Alinghi torna in pista.



*di Giulio Guazzini **

Dopo l'edizione del 2007 e del 2010 a Valencia, i defender neozelandesi optano per la località iberica, città catalana unica al mondo, con questa scelta, dopo aver ospitato nel 1992 i giochi olimpici, di trasformarsi in teatro esclusivo dell'America's Cup numero 37. A prevalere, contro ogni resistenza nazionalistica dei neozelandesi più tradizionalisti, l'esigenza di dare priorità al business, di creare monetizzazione dell'evento in un periodo storico fortemente penalizzato dalle conseguenze del Covid. Per Grant Dalton, signore della Coppa, e per il suo sodalizio, la convinzione che una campagna all'estero, dall'altra parte del globo, lontano dalle acque amiche di Auckland, sarebbe stata la decisione giusta. Oltre 70 milioni di euro pare siano stati messi sul piatto da Barcellona per aggiudicarsi la manifestazione che, come l'esperienza

Luna Rossa Prada Pirelli in azione nelle acque di Auckland durante la 36^{ma} edizione della Coppa America.



dimostra, garantisce ritorni sicuri, concretizzandosi in volano straordinario per l'economia locale. Oltre alla località, inutile sottolineare come il grande interesse sia stato focalizzato sull'annuncio del protocollo scritto dal detentore Emirates Team New Zealand insieme al primo degli sfidanti, il Challenge of Record ovvero l'inglese INEOS Britannia Team. Per disputare le regate è prevista una sola imbarcazione, Ac75, ma con 8 persone a bordo invece di 11 come avevamo visto a Auckland nella 36^{ma} edizione.

Novità importanti anche sulle norme che regolano la nazionalità. A bordo solo velisti del Paese che lancia la sfida o chi ha risieduto nello Stato in questione negli ultimi 18 mesi. Come parte della continua spinta per l'innovazione e la nuova tecnologia pulita nell'America's Cup, è ora un obbligo vincolante di tutti i team, costruire e gestire due barche da assistenza con foil alimentate a idrogeno per la loro campagna. Queste imbarcazioni devono essere lunghe almeno 10 metri e i criteri di utilizzo e prestazioni sono stabiliti dal protocollo. Come appare chiaramente dalle parole di Dalton, CEO del defender Emirates New Zealand, l'America's Cup deve mantenere la sua posizione unica di bilanciare le tradizioni del Deed of Gift continuando però a spingere i confini della innovazione, della tecnologia e del design nelle barche, nella trasmissione e negli aspetti commerciali dell'evento. Mantenere questo equilibrio è la sfida continua e la responsabilità del Defender e del Challenger of Record.

Tra le grandi novità anche una Coppa per le donne e per i giovanissimi under 25. Per favorire allenamenti e test, ai vari team sarà venduta un'imbarcazione più piccola di 40 piedi (circa 13 metri) dotata di foil proprio come gli Ac75. Su queste barche si sfideranno gli equipaggi femminili e i giovanissimi.

Questo per allargare la base dei fan e attirare



nuovi investimenti. A tale proposito sarà contemplato per la prima volta una sorta di occhio del grande fratello che sin dall'inizio, dalle fasi preliminari, entrerà nella vita della Coppa con telecamere che seguiranno le squadre. Ma non è l'unica novità. Infatti vedremo per la prima volta nella storia il defender in gara, anche se fuori classifica nelle selezioni degli sfidanti, durante i primi tre Round Robin. Questo non è banale perché i kiwi si potranno allenare in regata molto di più di quello che sino ad ora è accaduto. Fra le novità più attese c'è anche un allargamento della rosa degli sfidanti.

Accanto a Ineos (GB), Luna Rossa (ITA), American Magic (USA) torna il sindacato svizzero Alinghi guidato dall'imprenditore di origine italiana Ernesto Bertarelli. Questa sfida rivede in acqua un team plurivittorioso che avendo riportato dopo 152 anni la Coppa in Europa è entrato di diritto nella storia. Vittoria clamorosa nel 2003 in Nuova Zelanda con un 5 a 0 e nel 2007 a Valencia, in Spagna, con un sofferto 5 a 2. L'ultima apparizione di Alinghi in Coppa risale



Il patron di Alinghi Red Bull Ernesto Bertarelli si concede in un'intervista esclusiva sulla prossima America's Cup.



al 2010, quando in un gelido inverno valenciano il patron Bertarelli, in quell'occasione al timone del suo Catamarano, insieme all'equipaggio, si dovette arrendere di fronte alle prestazioni straordinarie dell'avversario Oracle Racing dello statunitense Larry Ellison. Ernesto Bertarelli, grande appassionato di vela, in particolare di multiscafi, confessa di aver sempre pensato alla nuova sfida in Coppa America, di essersi allenato, continuato a navigare regatando su imbarcazioni sempre più tecnologiche e avveniristiche, deciso solo ad attendere il momento giusto. Quando fa l'annuncio ufficiale presso la Société Nautique de Genève, il circolo che gli ha dato i guidoni delle vittorie della Coppa 2003 e 2007, sottolinea alla stampa di poter contare su buone risorse, soprattutto umane. Dopo undici anni di attesa Alinghi torna consolidando la partnership con Red Bull, il gruppo austriaco della bevanda con le ali! Obiettivo preciso: vincere con Alinghi Red Bull Racing. Fondamentale da questo punto di vista l'incontro con Christian Horner, ex pilota di Formula 1, oggi team manager

di Red Bull Racing, vincitore nel 2021 con Max Verstappen del mondiale piloti. Qualcosa che non deve meravigliare, visto che in una Coppa America sempre più tecnologica e proiettata al futuro comunicare con altri ambiti di eccellenza dello sport diventa quasi naturale. Basti ricordare che INEOS, il team inglese, ha un accordo con Mercedes AMG Petronas, mentre in casa Luna Rossa si parla sempre più spesso di una possibile collaborazione con la scuderia del Cavallino. Uomo importante del team sarà il neozelandese Brad Butterworth, quattro volte vincitore della Coppa America, personaggio di fiducia di Bertarelli, capace d'infondere nei giovani di talento determinazione ed esperienza. Personaggi chiave: l'austriaco Hans Peter Steinacher, ex torنادista con due ori olimpici in tasca, a Sydney 2000 e ad Atene nel 2004. Christopher Reindl co-general manager, già dirigente di Red Bull, mentre nel ruolo di responsabile della parte tecnica l'ingegnere italiano Silvio Arrivabene, già con Alinghi in passato e ultimamente con il team statunitense American Magic. A completare la squadra, Michel Hodara, responsabile del business, e Pierre-Yves Jorand, campione di sci, responsabile della parte sportiva. L'imbarcazione sarà costruita in collaborazione con il Politecnico di Losanna, presso il cantiere Decision di Ecublens, in Svizzera, dove sono state costruite tutte le barche Alinghi. A condurre la Formula 1 del mare un equipaggio per lo più ancora da definire, anche se non mancheranno i fedelissimi, Artaud Psarofaghis, co-skipper del Gc32 Alinghi con alla randa Bryan Metteraux. Attesa e curiosità invece per i ciclisti riammessi a bordo con i nuovi regolamenti. La Svizzera, che ne ha molti, potrebbe tornare a stupirci!

* giornalista Rai Sport



VELA OLIMPICA: sulla linea di partenza

*Va in scena la grande vela,
pubblicato il programma e il calendario 2022
di tutti gli eventi delle classi olimpiche.*



*di Pasquale Prinziavalli **

Sono passati solo sette mesi da quando tifavamo per la squadra azzurra della vela che, nelle acque di Enoshima, lottava per una medaglia ai Giochi Olimpici di Tokyo 2020.

In quell'occasione, con grande soddisfazione per il mondo della vela italiana, Ruggero Tita e Caterina Banti conquistavano l'oro nel catamarano misto foiling Nacra 17.

Si è trattato di un grande successo, la prima medaglia olimpica per la vela italiana è arrivata 13 anni dopo le due conquistate a Pechino 2008 (Qingdao) nel windsurf RSX con Alessandra Sensini e nella classe Laser maschile con Diego Romero.

L'ultimo oro invece fu conquistato a Sydney 2000, targato dalla stessa Sensini.

Gli atleti della vela delle classi olimpiche, sulla scia del successo ottenuto, non possono fermarsi. Proseguono senza sosta, fra i limiti legati alla pandemia, i campionati, gli allenamenti individuali e collegiali. L'obiettivo è lì, distante solo poco più di due anni, si chiama Olimpiade, quella di Marsiglia (Parigi 2024).

Una edizione, la prossima, con molte novità dettate dalle decisioni del CIO (Comitato Olimpico Internazionale), che ha deciso le 10 classi olimpiche per Parigi 2024: Ilca 7 singolo maschile e Ilca 6 singolo femminile (rispettivamente ex Laser Standard e Laser Radial), Nacra 17 foiling, 470 Misto, 49er e 49er FX (rispettivamente skiff



Il percorso per le Olimpiadi di Parigi 2024 è iniziato, due anni e mezzo di vela, quella con la "V" maiuscola, da vivere intensamente tra i più bei campi di regata.

maschile e femminile), iQFoil windsurf foiling (maschile e femminile) e Kitefoil (maschile e femminile).

Queste scelte hanno destato molte perplessità. In tanti non hanno capito i motivi dell'eliminazione del Finn, storico singolo maschile, che esclude dai Giochi gli atleti "pesanti"; tra le classi ammesse nessuna di fatto prevede timonieri di stazza superiore agli 85 chilogrammi.

Altra considerazione che va fatta è quella che ai Giochi a 5 cerchi crescano sempre più le discipline che danno spazio

allo spettacolo come il windsurf con i foil, gli skiff e i kite a discapito delle discipline classiche, che rappresentano non solo la tradizione velica ma anche la maggior parte dei praticanti.

Tutte queste novità: l'avvento di nuove specialità, le imbarcazioni con i foil, gli equipaggi "mixed", hanno determinato cambi di equipaggi e cambi di disciplina tra i nostri atleti.

Questi sono solo alcuni degli aspetti della nuova stagione che sta per partire e che darà il via a due anni e mezzo di vela, quella con la "V" maiuscola, da vivere intensamente tra i più bei campi di regata.

Intanto è stato ufficializzato il calendario, segniamoci le date in agenda.

Si parte con due appuntamenti classici: il Trofeo Princesa Sofia a Palma di Maiorca dal 5 al 9 aprile, seguito dalla Semaine Olympique di Hyeres dal 26 al 30 aprile.

Si prosegue con il campionato europeo per la classe iQFOiL (il nuovo windsurf foiling), che si disputerà a Torbole dal 18 al 23 maggio; il mondiale Youth e JR Kite a Torregrande (Sardegna) dal 17 al 22 maggio; il mondiale ILCA 7 a Puerto Vallarta (Messico) dal 23 al 28 maggio.

Seguiremo le due più famose preolimpiche: quella dei Paesi Bassi di Medemblik dal 1° al 5 giugno e quella tedesca di Kiel in programma dal 22 al 26 giugno.

Poi sarà la volta dei Giochi del Mediterraneo, che si disputeranno a Orano (Algeria) dal 29 giugno



al 3 luglio, e dell'Europeo 49er-FX-Nacra17 ad Aarhus (Danimarca) dal 5 al 10 luglio.

La squadra azzurra, tra agosto e settembre, prenderà parte a un lungo raduno di allenamento a Den Haag (L'Aja), in Olanda, che sarà sede nel 2023 dei Mondiali, prima qualifica olimpica per Parigi 2024.

Un calendario molto fitto per le classi olimpiche, a cui si aggiungono altri campionati: il mondiale della classe 49er-FX-Nacra 17 ad Halifax, Nuova Scotia (Canada) dal 31 agosto al 5 settembre; l'europeo 470 Mixed a Cesme (Turchia) dal 13 al 18 settembre; l'europeo Kite M/W a Nafpaktos, Lepanto (Grecia) dal 27 settembre al 2 ottobre, seguito dal Mondiale Kite M/W a Cagliari dal 11 al 16 ottobre.

E poi il mondiale ILCA 6 a Qingdao (Cina) 12-17 ottobre; il mondiale iQFOiL a Brest (Francia) dal 17 al 22 ottobre; il mondiale 470 Mix in Israele dal 24 al 29 ottobre;

Infine si disputerà l'europeo ILCA 6 e ILCA 7 a Hyeres dal 16 al 21 novembre.

Il CICO (Campionato Italiano Classi Olimpiche della FIV), quest'anno scenderà in acqua dall'11 al 14 novembre.

Preparate le cerate e il giubbotto salvagente, salite a bordo con noi, vi raccontiamo la vela, quella dei protagonisti.

* giornalista



Rimini: una città che cambia

di Roberto Petrucci *



Il ponte di Tiberio.



Il tempio malatestiano.

Non fatevi trarre in inganno dalla rassicurante immagine delle file colorate degli ombrelloni della riviera adriatica che grazie alla serie "Summertime" sono oggi diventate una icona planetaria.

Per continuare ad essere una delle capitali mondiali del turismo Rimini è condannata a cambiare sia per offrire agli ospiti nuove suggestioni sia per sfruttare quanto di meglio è offerto dalla tecnologia per la tutela dell'ambiente, che qui è una delle materie prime del ciclo produttivo.

Il grattacielo, la ruota e la meda

Il cambiamento si annuncia cercando i punti cospicui che sono di riferimento per l'ingresso del porto.

Vi accolgono i 100 metri del grattacielo costruito nel 1960 ed i 55 metri della ruota panoramica innalzata di recente.

Prima di entrare in porto fate caso alla meda gialla che incontrate a un miglio dalla riva. È inutile come punto cospicuo ma è un ulteriore segno del nuovo. La meda segna il punto di arrivo della condotta che porta in mare, oltre la zona della balneazione, le acque reflue della città dopo che le stesse sono state raccolte, divise e depurate. Qui l'acqua che viene versata in mare è lavorata con la stessa perizia con cui le cantine curano il sangiovese ed il trebbiano.

Partite dal faro

Come a San Benedetto del Tronto il faro bianco collocato all'ingresso del porto è il riferimento anche per il viaggio via terra.

Risalite il porto canale lungo il quale sono i club nautici della città: Il popolare Circolo Velico, il raffinato Club Nautico. La Lega Navale è sul lato destro del porto nel Borgo San Giuliano e dispone di due basi nautiche.

Il porto ospita in ben ordinati ormeggi diportisti, velisti, pescherecci e qualche bella barca storica.

Il ponte di Tiberio

In fondo al porto trovate il ponte di Tiberio e l'ingresso alla città vecchia.

Il ponte dopo più di 2000 anni continua a svolgere il suo lavoro grazie alla tenacia della pietra d'Istria con cui è stato costruito. Ennesimo esempio dei legami tra le due sponde dell'Adriatico.

Per i romani era più semplice superare in barca le 70 miglia che separano Rimini da Capodistria che trasportare su carri la pietra dalle cave dell'Appennino che distano solo 40 chilometri.

Borgo San Giuliano e il porto

Basta guardarsi intorno per capire che questo era l'ingresso della città dal mare.

Come mostrano le antiche carte, le palate sorgevano fuori dalle mura cittadine che costeggiavano il Marecchia. Qui, oltre il ponte romano, si insediavano le comunità dei poveri che traevano il loro sostentamento dalla pesca e che lavoravano a scaricare e trasportare le merci.

Borgo San Giuliano come appare oggi è il risultato di un processo di cambiamento che lo ha portato a diventare uno dei punti forti della offerta turistica rivolta alla clientela più attenta.



A sinistra: il ricordo delle lotte condotte per il lavoro; accanto: in Romagna la moto è molto popolare ed è familiarmente chiamata "e mutor".

Le foto dell'articolo sono state realizzate da Gianni Grilli.

Arte in strada

Le case del borgo sono decorate con quella che oggi definiremmo street art se non fosse che qui hanno cominciato a disegnare sui muri delle case dal 1978 in occasione della prima festa del borgo.

I disegni sono l'espressione della vitalità sociale e politica del borgo e ne hanno accompagnato il cambiamento seguito allo sviluppo turistico.

I pescatori sono diventati bagnini, i fiaccherai hanno lasciato la carrozza per il taxi, le lavandaie sono passate dal ranno alla "pensione".

Allo stesso tempo le vecchie case sono state restaurate e lo storico "Bar Auto" vero centro politico culturale del borgo, in posizione strategica sul percorso delle Mille Miglia, è stato sostituito da ristoranti e bar eleganti.

Gironzolate per le stradine e vi trovate di fronte alla rappresentazione di bandiere rosse sventolate, motociclette che rombano, Federico Fellini che discute con Marcello Mastroianni. Qualcuno più modestamente ha rappresentato se stesso che siede tranquillo in giardino.

I ricordi del rione

Rino Gherardelli della cooperativa pescatori mi dice che quelli che stanno facendo colazione con lui al bar Paradiso di fronte alla spiaggia di San Giuliano a Mare sono tra gli ultimi borghigiani rimasti.

Gli amici mi raccontano della volta in cui venne diffusa ad arte la notizia che era in corso una epidemia di peste petecchiale, si chiuse il borgo ed i borghigiani vennero invitati a recarsi sul sagrato della chiesa dove alcuni burloni con in testa il casco di uno scafandro provvedevano a disinfettare i malcapitati spruzzando profumo da una pompa per dare l'acqua alle viti e servendo a mò di medicina della cioccolata calda.

La città di Fellini

E' ora di lasciare il borgo. Superate il ponte di Tiberio ed entrate in città percorrendo il corso di Augusto.

In piazza Cavour trovate lo splendido Teatro Amintore Galli recentemente restaurato.

Andate oltre piazza Cavour e sulla destra trovate

una vera delizia in stile "romagnol-hollywoodiano": il vecchio cinema Fulgor accuratamente restaurato in cui Fellini vide il suo primo film "Maciste all'inferno".

Continuate con la visita al geniale museo che la città ha dedicato al grande regista. Poi perdetevi dietro le gelaterie, i mosaici romani, i palazzi rinascimentali e le piadinerie impegnate nella ricerca di nuovi impasti e nuove farciture.

Abolire il lungomare

Gli spazi che erano dedicati ai riti degli anni 60: la passeggiata in auto, lo struscio, la ricerca del ristorante e del night, vengono riorganizzati in funzione dell'attività sportiva e delle relazioni interpersonali.

Al posto dell'asfalto e dei parcheggi sono state create dune, alberature, piste ciclabili, percorsi pedonali, impianti sportivi, palestre all'aperto da raggiungere a piedi ed in bicicletta dove incontrarsi o praticare sport in ogni periodo dell'anno. Le parti fruibili sono già affollate da giovani ed anziani che utilizzano questo "parco del mare" con visibile soddisfazione.

Prima di tornare alla barca lasciatevi la mezz'ora necessaria per visitare quello che è forse il più raffinato, misterioso ed evocativo dei monumenti della città: il Tempio Malatestiano.

Il rinascimento adriatico

Esaminate le decorazioni delle cappelle lungo la navata ispirate dalle dottrine neoplatoniche giunte dalla Grecia. Papa Pio II accusò Pandolfo di aver riempito il Tempio "di tante opere pagane che non sembra un tempio di cristiani ma di infedeli adoratori dei demoni".

Il signore di Rimini aveva in mente un mondo interpretato attraverso la filosofia e la matematica e governato dalla sapienza. Costruì un tempio per affermare le nuove idee senza paura di inimicarsi il papa e finire scomunicato.

Non è dunque un caso che questa sia la città coraggiosa e accogliente che si rinnova continuamente.

* funzionario pubblico in pensione

...la parola alle nostre Sezioni



CHIAVARI-LAVAGNA

Una vela senza esclusi 2022-Palermo.

All'ottava edizione per la manifestazione velica paralimpica ancora sul podio la Sezione Chiavari-Lavagna.



L'equipaggio Eleonora Ferroni e Umberto Verna si sono confermati campioni nel doppio con un meritato primo posto e anche con l'assegnazione del Trofeo Lega Navale Italiana Palermo "Pietro Caricato". All'evento "Una vela senza esclusi", tenutosi dal 31 marzo al 3 aprile e organizzato dalla Lega Navale di Palermo hanno partecipato 14 equipaggi provenienti da ogni parte d'Italia! Hanno gareggiato in condizioni di vento teso. È andata bene la prima giornata con vento di Libeccio che ha consentito lo svolgimento di due prove. Purtroppo la seconda giornata di manifestazione è stata caratterizzata da forti raffiche di vento e pioggia battente; il maltempo

non ha così consentito lo svolgimento delle prove, che sono state rimandate all'ultima giornata. Cielo terso e vento di ponente con intensità di 15 nodi hanno permesso agli equipaggi di competere in ben due prove, che hanno confermato il primo posto di Eleonora Ferroni e Umberto Verna.

Alla cerimonia di premiazione è intervenuto il presidente della Classe Hansa Carmelo Forastieri, che ha evidenziato i rapporti di collaborazione con la Lega Navale Italiana e la Federazione Vela, da sempre molto vicini alla classe, nella promozione della vela paralimpica attraverso la diffusione nel territorio italiano delle imbarcazioni Hansa.



VERCELLI

Nella serata del 18 marzo presso il Circolo Sportivo Bellaria di Vercelli, si è tenuta la manifestazione di rilancio della locale LNI; come fortemente voluto e sostenuto anche in modo tangi-

bile dalla Presidenza, la struttura è risorta come Delegazione dopo che la storica Sezione rischiava la chiusura.

Ampiamente propagandato ed atteso in una città che non ha

dimenticato la tradizione che per lunghi anni ha visto la LNI vivacemente presente, l'evento ha raccolto un'ampia partecipazione di pubblico. Interesse hanno suscitato i racconti delle attività delle singole Sezioni che tutti i presidenti delle altre strutture periferiche piemontesi, chiamati a sostegno dal Delegato Regionale, hanno illustrato con l'ausilio di filmati. Tra i presenti anche alcuni portatori di disabilità motoria dell'AIMS Vercelli, tra i quali ha suscitato particolare interesse la proiezione di uno spezzone di filmato del Campionato Mondiale Hansa 303 messo a disposizione da LNI Palermo.

Nel suo saluto finale l'Assessore allo sport del Comune di Vercelli Domenico Sabatini, appassionato di nautica, si è detto disponibile ad ogni collaborazione e supporto e ha espresso l'intenzione di conseguire la patente.

Testimonial d'eccezione una gloria dello sport vercellese,



Da sinistra: il Delegato Regionale LNI Piero Ferrozzi, l'Assessore allo sport del Comune di Vercelli Domenico Sabatini, l'E.V. ed organizzatore della manifestazione Camillo Cibrario ed il Presidente Giuseppe Brusa.

...la parola alle nostre Sezioni

Federica Isola, medaglia di bronzo nella spada a squadre alle ultime Olimpiadi di Tokyo nonché entusiasta socia della LNI Vercelli; nel suo breve saluto l'atleta ha voluto, tra l'altro, ringraziare l'E.V. della Delegazione Camillo Cibrario, che recentemente l'ha, con professionalità e pazienza, preparata con successo al conseguimento della patente nautica. La serata si è conclusa con l'esposizione dei fattivi propositi di rilancio da parte del nuovo presidente Giuseppe Brusa e, durante il simpatico rinfresco finale, con un coro di auguri alle migliori fortune della rinnovata LNI Vercelli.



VIAREGGIO

Con il patrocinio del Comune di Viareggio e il supporto della Capitaneria di Porto, il 12 e 13 marzo si è svolta nelle acque antistanti a Viareggio la manifestazione velica "Coppa Carnevale e città di Viareggio", giunta alla sua quarantasettesima edizione, valida anche quest'anno come prova di qualificazione al Campionato Nazionale Assoluto d'Altura 2022 e organizzata dalla LNI - Sezione di Viareggio, con la collaborazione del Circolo Nautico Versilia.

La regata, disputata in cinque prove tecniche sulle boe, ha visto la partecipazione di una ventina di imbarcazioni nei due raggruppamenti ORC ed ORC Gran Crociera, barche che si sono confrontate dimostrando un'elevata capacità tecnico sportiva e impegno, grazie an-



XLVII Coppa Carnevale e città di Viareggio

che al meteo estremamente favorevole per questa edizione e al vento che non ha mai abbandonato il campo di regata.

Al termine delle cinque prove si sono affermate le seguenti imbarcazioni:

- primo assoluto ORC A: Koyrè Spirit of Nerina, degli armatori Marco Cagliaris, Mirko Bargo-

lini, Alberto Cantamesse, Alberto Fusco e Luca Fomentini;

- primo assoluto ORC B: Fomalhaut, della Sezione Velica della Spezia della Marina Militare affidato al comandante Raffaele Cerretini;

Primo Assoluto: Gran Crociera: Sokar, dell'Armatore Bruno Franceschini.

L'otto marzo scorso veniva a mancare prematuramente il Delegato Regionale per la Calabria, dott. Valerio Berti.

Punto di riferimento per tutti i presidenti LNI Calabria, ha visto nascere, e crescere sotto la sua guida, diverse Sezioni della nostra Regione.

Affermato Professionista reggino, già presidente della Sezione Reggio Calabria, aveva deciso di mettere la propria esperienza e preparazione al servizio delle Sezioni calabresi, che in lui vedevano non già un Delegato Regionale, coordinatore e controllore delle stesse, ma un amico con il quale parlare per chiarirsi i dubbi e le perplessità che, inevitabilmente, si presentano a chi ha da confrontarsi e districarsi nei meandri di una normativa non sempre cristallina quale è quella della Nautica, delle concessioni demaniali, dei vari adempimenti connessi alla gestione di una struttura periferica della LNI, dell'istituzione di gruppi sportivi e della loro affiliazione alle varie Federazioni, e chi più ne ha più ne metta.

Allergico all'uso dei titoli professionali, specie all'interno del sodalizio della LNI, era per tutti i presidenti Calabria solo "Valerio", al di là dell'età, condizione sociale, religiosa, economica, professionale ed economica di ciascuno di essi.

Oggi vogliamo ricordarlo, senza retorica, come una spalla sulla quale potevamo sempre fare affidamento, come presidenti di Sezione, sempre e comunque, senza se e senza ma.

È grazie a lui e al suo lavoro se oggi non siamo solo "ventotto strutture periferiche della LNI in Calabria", ma un'unica piccola-grande famiglia chiamata "LNI Calabria".

Valerio è riuscito a fare da collante e amalgama tra ventotto diverse realtà sociali, culturali, geografiche, di tradizioni, usi, costumi e, perché no, di "teste di Presidenti".

Con Valerio la LNI Calabria e la Calabria tutta perdono un altro splendido esempio di lealtà, preparazione, disponibilità e schiettezza dei quali essere orgogliosi come membri LNI e, in primis, come calabresi.

Ciao Valerio. Ovunque tu sia, Buon Vento dalla tua LNI Calabria.



...la parola alle nostre Sezioni



TRAPANI

Vela, a Trapani la seconda tappa del campionato zonale Laser.

La città di Trapani, il 5 e 6 febbraio, è stata protagonista con la grande vela. La regata zonale Laser ha visto la partecipazione di sessanta imbarcazioni provenienti dai circoli di Palermo, Marsala, Catania, Gela e Ragusa, con tre prove di regata per giorno. Le classi erano così definite: ILCA 4, Under 18 e Under 16; ILCA 6 Open, Under 19 e Under 17; ILCA 7 Open, Under 21 e Under 19. Nicola Di Vita, presidente LNI della Sezione, ha affermato: «Malgrado l'emergenza sanitaria continuiamo a lavorare per lo sport ed in

particolare modo per quello giovanile. Nel 2022 la vela ed il territorio dell'hinterland trapanese possono essere protagonisti e stiamo già lavorando affinché questo possa avvenire presto. Abbiamo diversi programmi con tanti eventi per tutto l'anno solare. A breve definiremo l'accordo per la regata internazionale "Route du Jasmin". Con questo evento, che prevede un percorso dalla Francia alla Tunisia, dovrebbero arrivare a Trapani 50 imbarcazioni di vela d'altura internazionali per regatare nei nostri mari».

Tutti i premiati della regata laser; nella foto in basso: Carmelo Forastieri, vincitore nei singoli.



A Trapani la tappa del campionato interzonale classe Hansa 303.

Si è chiusa con la vittoria di Carmelo Forastieri, della LNI di Palermo, la seconda tappa del campionato interzonale Sicilia-Calabria, riservata alla classe paralimpica Hansa 303 di vela, che ha visto protagonista la città di Trapani e la locale Sezione LNI con la collaborazione della Sezione di Palermo, oltre alla FIV e la Italian Hansa Class, rappresentata dal presidente nazionale Carmelo Forastieri, vincitore nei singoli. Nei

doppi ha esultato la coppia formata da Flavio Messina e Sabrina Pollici, della Sezione LNI di Trapani, che hanno ottenuto il primato in classifica. È stata un'ottima occasione di inclusione e di vela, disabili di ogni età hanno partecipato a questo importante appuntamento sportivo e di integrazione. Le imbarcazioni hanno permesso di far veleggiare coloro i quali riportano delle disabilità. La manifestazione si è conclu-

sa con la premiazione, tenutasi all'interno dello storico edificio dell'ex Lazzaretto, che ha visto la presenza di autorità civili e sportive in ambito locale e regionale, oltre alle associazioni, che, con dedizione, si prendono cura delle persone disabili. Nel contesto della premiazione, la LNI di Trapani ha comunicato di aver siglato un protocollo di intesa con la LILT di Trapani, rappresentata dalla presidente Elisabetta Butera, al fine di condividere e promuovere le attività preventive e della lotta contro i tumori.

Il presidente della LNI di Trapani Nicola Di Vita ha dichiarato: «Come sezione trapanese, siamo felici di aver organizzato la seconda tappa del campionato interzonale classe Hansa 303. Una bellissima giornata di inclusione e di integrazione, con lo sport protagonista. Il mondo velico può dare tanto alla città ed anche ai disabili. Noi riteniamo fondamentale questo tipo di attività e siamo pronti ad organizzare nel tempo nuovi appuntamenti del genere, che abbiano una particolare attenzione alle disabilità, alla vela e alla nostra città».





Le recensioni

EUGENIO GHERSI Un medico di Marina sulle vie del mondo

Edizioni: CLD Libri, 2019
Autore: Flavio Serafini
Pagine: 207 € 35

Ho iniziato la lettura di questo testo con la naturale curiosità di scoprire quali motivazioni abbiano indotto l'autore a realizzare un'opera del genere. Mi ero predisposto a leggere le gesta di un ufficiale medico di Marina e invece mi sono trovato proiettato in autentiche e molto interessanti pagine di storia. Ho visitato la concessione italiana a Tientsin rilevando quanto successo avesse ottenuto l'attività dei connazionali. Ho navigato sulla Carlotta sul grande fiume, lo Yangtze-Kiang, sentendo sulla mia pelle l'adrenalina che aumentava in prossimità delle rapide quando i "cinesi rossi" volevano manifestare la loro presenza con armi da fuoco. Ho vissuto gli sbalzi termici e le difficoltà di movimento nelle due spedizioni in Tibet e mi sono lasciato affascinare da un approccio alla vita del lamaismo, che nella semplicità dell'espressione "retto pensiero, retta parola e retta azione" mette in discussione i nostri comportamenti spesso alla ricerca del "compromesso migliore". Questo trasporto è stato possibile perché la figura di Gherzi è sempre presente sullo sfondo, quasi a non voler anteporsi all'importanza degli eventi narrati. Nella trattazione, però, emerge il peso del ruolo da lui svolto per il buon esito delle missioni. È una biografia storica che, in parte, risponde alla concezione dello storico Thomas Carlyle: "La storia del mondo non è altro che la biografia dei grandi uomini", ma sembra voler evidenziare che la storia è condizionata anche dalle azioni di tanti eroi di cui non vi è traccia. Vederne riconosciuto qualcuno, come nel caso di Gher-

si, non può che far piacere e rende parziale giustizia a tanti eroi trasparenti e privi di notorietà.

Vincenzo De Luca

QUATTRO BAMBINI E UNA MANCIATA DI SIRENE

Edizioni: Il Frangente, 2021
Autore: Marina Grasso
Pagine: 110 € 16



Un mondo magico in fondo al mare, una piccola fiaba che racconta di quattro bambini alla scoperta di una realtà inaspettata e straordinaria che cambierà per sempre le loro vite e li porterà a guardare il mare e tutte le sue creature con occhi nuovi e consapevoli.

"Quattro bambini e una manciata di sirene", di Marina Grasso per le edizioni Il Frangente, è la favola che l'Autrice, skipper esperta e da sempre appassionata di sport a vela, dedica ai suoi figli per insegnare a tutti i bambini a guardare il mare senza paura ma con rispetto e amore.

Come nei veri libri di favole, il testo è corredato dalle belle illustrazioni piene di colori di Erica Bortoloso ed in aggiunta, in linea con l'intento "didattico" del testo, l'Autrice lo completa con un piccolo, prezioso "dizionario del ma-

re" per spiegare con parole semplici e chiare anche per i lettori più piccoli i termini tecnici essenziali per un vero marinaio.

È questa la "lezione" che ci propone Marina Grasso attraverso il racconto di quella che comincia per Filippo e Greta ed i cugini Mattia e Ginevra, protagonisti di questa storia, come l'ennesima vacanza in barca a vela con i genitori, uguale a tutte le altre estati, lontani per un intero mese dagli amici di sempre, solo con la compagnia forzata dei cugini, fra schermaglie quotidiane, la noia dei lunghi pomeriggi assolati e nuotate svogliate fino a quando all'improvviso tutto si trasforma in una avventura inaspettata e meravigliosa.

Come nelle favole dove tutto è possibile, i quattro bambini iniziano il loro viaggio negli abissi accompagnati da re Tritone e dalle sue sirene, fino alla città sottomarina e al palazzo reale, nuotando in un mondo bellissimo pieno di colori e di creature incredibili che parlano la loro stessa lingua e condividono gli stessi giochi mentre il re saggio spiega come sia loro la responsabilità che tutta questa vita e questa bellezza non vada perduta.

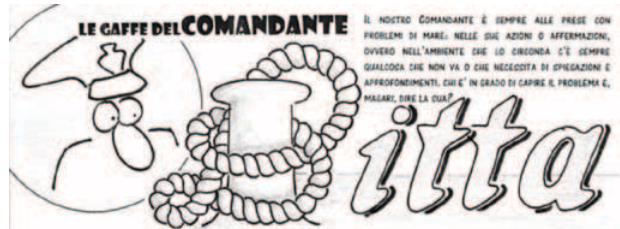
Ecco allora re Tritone guidare i suoi nuovi amici tra i fondali incontaminati mostrando i tesori di mille relitti custoditi nel mare da secoli, spiegando come questi tesori non debbano essere depredati, ma siano da proteggere esattamente come devono esserlo tutte le creature che vivono in questo mondo incantato.

E i quattro bambini diventano i fedelissimi custodi di questa avventura segreta, impossibile da raccontare o condividere con gli adulti che, sorpresi dalla loro inaspettata, nuova attenzione per la natura e tutte le sue creature, non riescono a spiegarsi come la solita estate in barca abbia potuto cambiare i loro bambini per sempre.

Anna Mandraffino



L'angolo del comandante



Il comandante Bitta, uscito dalla penna di Paolo Giannetti, appassionato divulgatore, si pone delle domande su vari argomenti come la navigazione, la meteorologia, l'astronomia e altro. Una volta trovate le risposte le propone con brevi note, aneddoti e curiosità.



IL FARO PIU' ISOLATO AL MONDO

Il faro di Thridarangar ("tre rocce" in lingua islandese), fu costruito nel 1939 sul più alto di tre piccoli faraglioni posti a 6 miglia dalla costa meridionale dell'Islanda. Le onde oceaniche che si abbattono incessantemente sulla scogliera ne impediscono il raggiungimento con qualsiasi tipo d'imbarcazione. Ubicato a 36 metri di altezza, il faro è raggiungibile esclusivamente con l'elicottero, per il quale è stato costruito un piccolissimo eliporto: una piattaforma che consente i rifornimenti e gli eventuali interventi di manutenzione. Il faro è considerato il più isolato al mondo, sicuramente il posto ideale per chi vuole vivere in solitudine.

IL CAPPELLO SULLE 23

Con questa espressione ci si riferisce ad un cappello (o berretto) portato molto inclinato da una parte, come la linea immaginaria delle lancette di un quadrante di orologio quando segnano le ore 5 o le ore 11, ossia le ventitré. È inteso spesso come segno di spavalderia. Un'altra interpretazione vuole che il detto risalga all'antico computo del tempo basato sull'orario delle funzioni religiose. Lo scoccare della 24^{ma} ora corrispondeva non alla mezzanotte come è adesso, ma alla fine della luce del giorno, quindi le 23 cadeva-



no un'ora prima del tramonto, quando il sole è basso sull'orizzonte e i suoi raggi arrivano molto obliqui, appunto come la posizione del cappello.