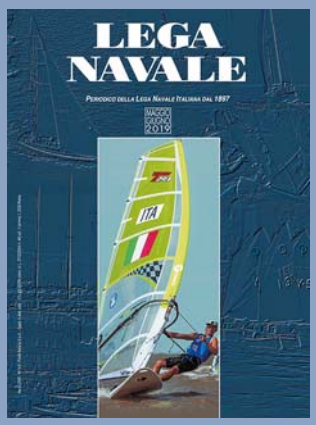


Lo sport velico agonistico sotto i riflettori alle Olimpiadi di Rio (vedi articolo a pag. 4)

Anno CXXII - n. 5-6
maggio-giugno 2019

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redazione
Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205
C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma
n. 7727 del 24.10.1960

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

Realizzazione Grafica e Stampa
Tipografia Facciotti srl
Vicolo Pian Due Torri, 74
00146 Roma
Tel. 06 55260900

MISTO
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C105568

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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di maggio 2019

Sommario

Editoriale
Paolo Bembo **3**

- Intervista con il presidente FIV Francesco Ettorre
  di Giulio Guazzini **4**
- Continente Sardegna
  di Franco Maria Puddu **8**
- Viaggiare per mare nella Grande Guerra
  di Ciro Paoletti **15**
- *Mayflower* la nave della speranza
  di Claudio Ressmann **23**
- Ancona città di navi
  di Roberto Petrucci **28**

Inserti
- ***Vademecum per la nautica da diporto e per la pesca sportiva***

Recensioni e segnalazioni **34**

Ambiente
- Il riccio di mare
  di Sveva Sciuto **38**

La voce del diportista
- La nautica telematica questa volta prende il volo davvero
  di Aniello Raiola **41**

Corso di pesca
- L'evoluzione del palamito (Parte 2)
  di Riccardo Zago **43**

Vita della Lega Navale Italiana **46**

A centro rivista
La nona puntata del fumetto: «Una storia della Marina»

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03
Tesseramento e sped. Rivista 06.809159204 e-mail: tesseramento@leganavale.it
Scuole e Centri Nautici 06.809159211 e-mail: scuole@leganavale.it
Uff. Comunicazione: 06.809159218 e-mail: comunicazione@leganavale.it

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE

LEGA NAVALE ITALIANA

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

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

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

Editoriale

Nel numero precedente abbiamo cominciato a fornire alcuni elementi di conoscenza onde permettere ai nostri lettori di districarsi tra la terminologia, spesso utilizzata in forma impropria dai media, che riguarda i confini marittimi e le aree che in mare, proprio in funzione di tali confini, presentano caratteristiche varie. Per farlo ci siamo rivolti ad uno dei massimi esperti della materia in ambito nazionale, molto noto anche all'estero: l'ammiraglio Fabio Caffio, che rigraziamo per la sua disponibilità. In questo numero, proseguiamo in tal senso perché oltre che necessaria, questa informazione è richiesta con urgenza; non è infatti ammissibile che in un momento storico come quello in cui stiamo vivendo, caratterizzato da fenomeni migratori che in mare, principalmente, si svolgono e da diatribe economiche o ambientali che spesso riguardano aree dell'alto mare, si possa ignorare il significato dei termini che definiscono i parametri di riferimento di tali dispute/argomenti. L'ignoranza non è mai tollerata per quanto riguarda le leggi ed è sempre perniciosa quando sia relativa ad argomenti di cui si parla o si vuole parlare; diventa impensabile quando a parlare, senza essere informato, di problematiche di mare o che hanno il mare come proscenio, sia un socio della Lega Navale che di queste cose "dovrebbe intendersene". Un membro di questa organizzazione, in quanto tale, è sovente molto ascoltato se espone un parere su argomenti correlati al mare e, pertanto, nel farlo, non si può permettere di essere superficiale. Riteniamo, quindi, nel fornire gli elementi di base del linguaggio da impiegare, di colmare una lacuna che non deve assolutamente esistere. Il numero, poi, presenta le consuete rubriche ed un ventaglio di articoli che – come sempre – cercano di spaziare fra i vari campi della "cultura del mare", sperando anche di premiare la varietà, la novità informativa, perfino in campi molto tradizionali, attingendo sempre ai contributi resisi via via disponibili, grazie anche alla collaborazione dei molti soci che ci aiutano ad entrare in contatto con autorità indiscusse in varie aree culturali afferenti al mare. Per garantire autorevolezza, varietà e tutti gli auspicabili approfondimenti, ricordiamo ai meno attenti fra i nostri lettori che siamo sempre alla ricerca di collaborazioni di livello, per cui, ove, per conoscenze personali, si fosse in grado di contattare personaggi di spicco del mondo della cultura, dello sport, ecc. per invitarli a collaborare con la Rivista, tale azione sarà sempre benvenuta.

Paolo Bembo

Intervista con il presidente FIV Francesco Ettorre

di Giulio Guazzini

A poco più di un anno dalle Olimpiadi di Tokyo 2020, abbiamo intervistato a Genova il Presidente della Federazione Italiana Vela

LN - Un bilancio di stagione alla vigilia d'importanti impegni agonistici internazionali. I nostri atleti, spesso protagonisti sui campi di regata più prestigiosi, iniziano a focalizzare il traguardo olimpico di Tokyo 2020. Presidente Ettorre come si stanno preparando?

Ettorre - A conclusione di un primo biennio di questo nuovo importante mandato, abbiamo raggiunto grandissimi risultati sia nell'ambito delle classi olimpiche che nel mondo della vela giovanile. Un percorso che si sta avviando verso Tokyo sicuramente con le migliori prospettive; sappiamo benissimo che il lavoro è tanto, tanto lungo, però l'importante era partire bene. Siamo usciti fuori da Rio con qualche incertezza, soprattutto la consapevolezza di aver portato dei buoni atleti ma di non avere poi portato a casa quello che è l'obiettivo fondamentale che sono le medaglie.
Quindi la ripartenza è stata una ripartenza dallo stesso gruppo, anche se tanti sono i giovani nuovi inseriti in squadra. Se guardiamo alla squadra azzurra olimpica, abbiamo, in tante classi, giovanissimi promettenti, quindi credo che il bilancio in questo biennio è un bilancio positivo sia nel mondo delle classi olimpiche che tanto più, nell'ambito del mondo giovanile, dove devo dire i nostri atleti, i nostri tecnici, i nostri circoli, hanno lavorato in una maniera fantastica.

Nell'immagine, Francesco Ettorre, presidente della Federazione Italiana Vela; in apertura, il logo della FIV

LN - Un quadriennio che prelude a grandi cambiamenti nell'ambito della vela internazionale, indicazioni da parte della World Sailing, la Federazione internazionale della Vela, che preludono a grandi cambiamenti. Ci sono scelte abbastanza radicali. Un giudizio sullo scenario che si prefigura dopo l'ultima riunione mondiale. Come è andata?

Ettorre - Siamo ad un momento di svolta della vela mondiale con le decisioni prospettate nel corso della riunione internazionale avvenuta a Sarasota, con l'esclusione, dal 2024, alle olimpiadi di Parigi, della classe Finn e l'ingresso

La coppia Vittorio Bissaro e Silvia Sicouri, bronzo al mondiale Nacra 17 disputatosi nel 2016 a Clearwater, in Florida

del Keel boat; è un cambio radicale anche di approccio della vela olimpica: vuol dire aprire a un mondo completamente diverso, mai in realtà appartenuto veramente alla vela olimpica.
E' indubbio che non è tanto per la scelta della barca a chiglia, come espressione dell'altura che noi sosteniamo ed appoggiamo da tempo con tante attività collaterali, ma ci riferiamo ai rischi che comporta questa scelta come salto nel buio, una scelta di una classe olimpica che coinvolge tutte quante le nazioni. Noi siamo molto critici per come è stata operata. Nel non sapere come sarà la barca, quale sarà il format, tutto quello che coinvolgerà gli atleti, i circoli gli organizzatori e le federazioni. Molte perplessità, poi, sull'aspetto della sicurezza, assolutamente fondamentale. Tutto questo dovrà essere ratificato dal board del CIO. La scelta comunque è stata operata. E' solo uno degli ultimi passaggi della scelta; certo la vela mondiale va verso una barca assolutamente diversa. Dovranno tutti farsene una ragione. Credo che da questo punto di vista, l' Italia non sia messa davvero male. Noi abbiamo tantissimi velisti che possono fare bene in questa disciplina, dobbiamo solo capire di cosa stiamo parlando.

LN - Quali sono le novità del calendario?

Ettorre - Quest' anno abbiamo un appuntamento importante, quello che è stato un poco un sogno da sempre: avere un evento di Coppa del Mondo in Italia. Lo avremo anche nel 2020 e sarà tappa di selezione, darà punti per il passaporto olimpico. Tutto questo è fondamentale. Coinvolgerà insieme a Genova anche lo Yacht Club Italiano e sarà un'occasione per fare conoscere la vela delle olimpiadi, quanti grandi campioni ruotano nella vela olimpica. Genova è un evento di rilevanza internazionale. Si abbandona, dopo cinquant'anni, la famosa località francese di Hyeres. Tutto questo crea tante emozioni e tante aspettative. Per questo è necessario che tutta la vela nazionale converga verso questo evento. Abbiamo pensato ad un nuovo sistema, riconfermando la struttura utilizzata per Rio. Accorgimenti con cambi di tecnici e modalità di allenamenti.
Questo sta portando molti frutti. La cosa bella è che possiamo contare sui risultati raggiunti dai nostri velisti nelle varie classi. Sorprendenti i nostri giovani in categorie come il 470, il Nacra 17 e le tavole maschili e femminili. Sono tantissime classi che si sono ben distinte. Quello che vogliamo fare: abbiamo, come

La surfista Ilaria Tartaglini ai Giochi Olimpici di Rio 2016

consiglio federale, iniziato ad individuare quali saranno i criteri, quali saranno le dead line per individuare e selezionare gli atleti che andranno alle olimpiadi. Abbiamo deciso che la scelta sarà fatta non prima di febbraio 2020, questo perché abbiamo in più di una classe più di un atleta che vogliamo portare non solo a Tokyo ma anche a Parigi 2024 e quindi non volevamo spegnere entusiasmi di ragazzi che potranno guardare oltre Tokyo; questo è un passaggio importante ed è la conclusione di tutto quello che è partito dopo Rio e che oggi con molta chiarezza viene confermato. Credo che nei progetti sportivi, la stabilità e la certezza di quello che questi atleti devono e possono fare, per arrivare ad un risultato, sia fondamentale.

LN - Noi sappiamo che la vela, dai dati internazionali comunicati dopo le olimpiadi, è uno degli sport che riscuotono più interesse, per lo spettacolo in particolare che riescono ad evocare. Cosa ne pensa?

Ettorre - Sicuramente una delle indicazioni che avevamo fornito è quella di aprire lo sguardo, quindi di guardare non soltanto alle classi olimpiche. E' vero che il nostro core business è quello di portare medaglie olimpiche, ma l'idea è di aprirci come promozione, come formazione e questo l'abbiamo fatto con moltissime iniziative sul territorio. Abbiamo aperto lo sguardo anche alla vela oceanica; da qui molte iniziative che hanno riscosso molto successo non solo per l'organizzazione in sé per sé, ma perché tutto un mondo ha scoperto che la federazione ha un'attenzione su quello che noi reputiamo essere vela a qualsiasi livello; dunque era fondamentale, scontato, aprire uno sguardo a quello che è la Coppa America; noi apriremo la nostra base per allenarci a Cagliari, nello stesso posto dove c'è la base di Luna Rossa. Questo è un momento di convergenza perché gli obiettivi sono fondamentali: vincere in una Coppa America, come portare a casa delle medaglie.

Sfide completamente diverse, ma obiettivamente, tutto quello che ognuno può dare lo accettiamo perfettamente, quindi andare a Cagliari, per gli atleti, è un'occasione positiva per fare sinergia e crescere.

LN - Questo ci porta a fare una considerazione sulla tendenza della vela agonistica degli ultimi anni di puntare allo spettacolo ed a estremizzare spesso il gesto atletico, fino ad arrivare alle barche volanti dotate di foil che vediamo ora anche sul kitesurf e sulla tavola. Qualcosa che va incontro soprattutto al volere dei giovani.

Ettorre - Certamente; è sicuro perché lo vediamo anche nelle olimpiadi giovanili dove la prospettiva per i ragazzi è quella di spettacolarizzazione, di adrenalina. Il nostro sport non può fare a meno, non può fare differenza rispetto agli altri. Le classi veloci, le classi volanti che hanno prestazioni importanti anche se pensiamo che l'aspetto della sicurezza debba essere posto sotto maggior attenzione. Vorrei comunque sottolineare che il nostro sport a livello di sicurezza è uno dei più credibili. Anche in classi come quella dei Nacra17 con foil e prestazioni elevate riusciamo ad evitare infortuni.

Il nostro iscritto, nonché noto giornalista RAI Giulio Guazzini, a fianco del famoso skipper brasiliano Torben Grael, vincitore della Vuitton Cup 2000 su *Luna Rossa*

LN - La cultura del mare e della vela nelle scuole. Qualcosa che la Federazione Italiana Vela ha già da qualche tempo voluto perseguire.

Ettorre - Sicuramente non è facile entrare nel mondo della scuola con una disciplina come la vela ma noi ci siamo molto impegnati per creare una relazione. Abbiamo quasi 49mila ragazzi che hanno partecipato ad un progetto "vela scuola" su tutto il territorio. Però, naturalmente, il grande impegno delle società non è quello di essere all'interno della scuola ma di portare verso i Club, verso le nostre strutture, i ragazzi, per la pratica e questo è lo scoglio più grande. Ci sono discipline che si possono praticare all'interno della scuola come attività motoria e noi, con l'ausilio delle zone e i simulatori, possiamo colmarne una parte, però poi, di fatto, tutti i progetti riescono quando riescono a coinvolgere i ragazzi e i docenti proprio presso i Circoli. Però, se pensiamo da dove siamo partiti, dal 2007 oggi, abbiamo un progetto "vela scuola" che sicuramente è al top fra i progetti delle federazioni nel mondo scolastico. Siamo riusciti ad entrare nel mondo della scuola, facendo capire quali sono le peculiarità di quello che è il mondo della vela, i valori del mondo della vela e questa credo sia la cosa più importante. Non confondere il mondo dello sport, della vela, con quello dei megaYacht. Le classi olimpiche sono accessibili a tutti. Non lontano da tante altre pratiche sportive. ■

Continente Sardegna

di Franco Maria Puddu

Grande isola del Mediterraneo con una natura non tenera né facile, erede di miti e leggende che la rendono unica

Per chi viene dal mare ancora oggi come quando, tanti anni fa, mi recavo in Sardegna, terra d'origine di mio padre, prima ancora di vedere la grande isola (è più piccola, territorialmente, della Sicilia, ma ha uno sviluppo costiero notevolmente maggiore), si "sente", o meglio se ne percepisce la presenza per un improvviso cambiamento dell'aria. Ancora non siamo in vista delle sue coste rocciose, che già veniamo avvolti da un'atmosfera intensa, intrisa di mille sottili odori e profumi liberati dalle infinite essenze della macchia mediterranea, che prospera sull'isola come in nessun'altra regione costiera d'Italia, composta da un lenzuolo di migliaia di cespugli di mirto, corbezzolo, lentischio, cardo selvatico, asfodelo, lavanda, cisto, assenzio, salvia, rosmarino e tante altre specie ancora, che si estende a perdita d'occhio.

Lo splendido spettacolo della natura offerto dalla macchia mediterranea sarda; in apertura, bronzetto nuragico le cui caratteristiche fanno ritenere che possa rappresentare un guerriero shardana

Un "sentore" olfattivo delicato e forte, raffinato e selvaggio che permea le possenti rocce sulle quali sorsero i nuraghe, che alla fine avvince il viaggiatore in arrivo come una diplomatica presenza che gli si fa incontro ancor prima che possa mettere piede sulla terraferma.

Antiche leggende narrano che la Sardegna, venne allora chiamata *Sandaliotis* (a forma di *sandalon* ossia sandalo), *Argiróphleps Nésos* (la

terra dalle vene di argento per le sue miniere già conosciute nell'antichità), *Ichnusa* e *Sardò* secondo il caso e le epoche dai greci, *Kadossene* da fenici ed ebrei, *Sardinia* dai romani che, dopo averla invasa, la costituirono in provincia a partire dal 227 a.C.; essa nacque da un cataclisma che stava distruggendo una terra chiamata *Tirrenide*.

Il piede di Dio

Dio, vedendo quel disastro, ebbe pietà dei poveri abitanti, e posatovi sopra un piede calzato, ne salvò una parte che prese il nome dalla forma della suola della sua calzatura (*sandalion*). Un'altra leggenda vorrebbe che Dio, creato il mondo, si accorse che aveva ancora un mucchietto di rocce e una grande quantità di piccoli "avanzi" rimasti dalle altre creazioni, piante, animali, acque, e, vedendo che il centro del Mediterraneo era ancora libero, vi scaricò il tutto, compattandolo con la solita, provvidenziale, calcata di sandalo divino.
In realtà, oltre alle leggende di diluvi universali che sono più o meno comuni alle storie di tutte le grandi civiltà del passato, nel bacino del nostro Mediterraneo, già da tempi remoti, ci fu chi iniziò ad interessarsi e a parlare della Sardegna.
Secondo Omero, ad esempio, la Sardegna sarebbe stata la terra dei *Lestrigoni*, i giganti antropofagi che distrussero la piccola flotta di Ulisse durante il suo ritorno ad Itaca. Altri autori, invece, identificarono la Sardegna nuragica con l'isola di *Scheria*, patria dei Feaci il cui re *Antinoo* diede asilo sempre ad Ulisse, per intercessione della figlia *Nausicaa*.
Ma molto prima ancora, si era fatta un nome una popolazione, quella degli Shardana (anche Sherden o Sherdana) citata, attorno al 1350 a.C. dal faraone egiziano Ramses in una sua corrispondenza privata, ma anche su una stele dove a Tanis fece scrivere:" *I ribelli Sherdana che nessuno ha mai saputo come combattere, arrivarono dal centro del mare navigando arditamente con le loro navi da guerra, nessuno è mai riuscito a resistergli.*".

Guerrieri e naviganti

Oggi, sebbene la discussione non sia ancora giunta ad un accordo tra storici, ricercatori, antropologi e archeologi, si tende ad accettare che questi uomini fossero una popolazione

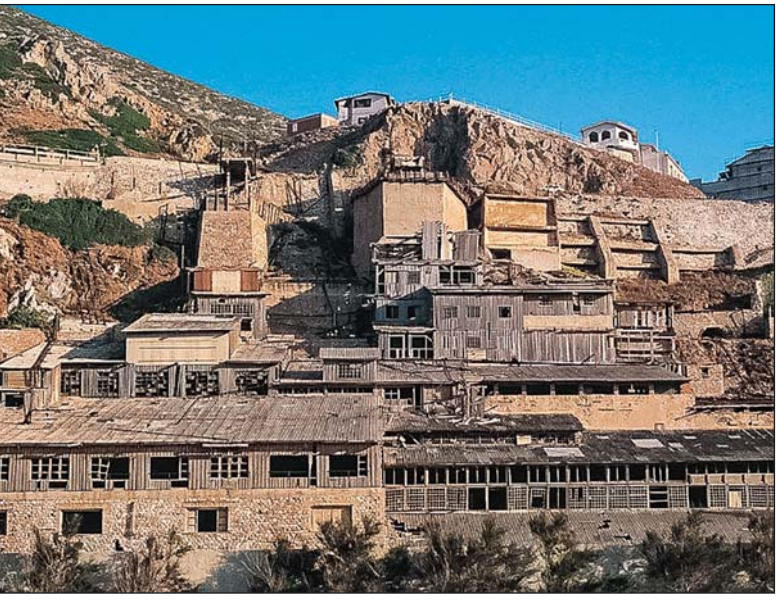
Notare la somiglianza delle else di queste spade shardana 1 (museo di Sassari), 2 (rinvenute in Svizzera) e 3 (rinvenuta in Irlanda)

protosarda (se indigena o giunta dal mare non importa, perché in Sardegna comunque si insediò) con una forte connotazione bellicosa; oltre ad essere temuta da tutti, infatti, dopo una sconfitta da parte egizia in uno scontro navale nel 1278 nei pressi della foce del Nilo, 500 di loro divennero, su richiesta del Faraone, la sua guardia del corpo, coprendosi di gloria nella battaglia di Qadesh (1274 a.C.).
E non furono da meno come navigatori, perché si trovano tracce della loro presenza dal Medio Oriente alla Spagna; alcuni reperti archeologici, poi, risultano stupefacenti. Si tratta di spade Shardana, a lama dritta e doppio filo, con un pomolo (e guardia quando presente) elegantemente lavorato, praticamente identiche tra loro quasi fossero state realizzate dallo stesso fabbro.
Solo che una si trova in Sardegna, nel Museo di Sassari, un'altra è stata rinvenuta in Irlanda, un paio sono nel Museo di Copenaghen e altre ancora a La Téne, in Svizzera, nei pressi del lago di Neuchâtel, tutte datate tra la tarda età del bronzo e quella del ferro (tra l'800 e il 500 a.C.).
Adesso, visto che non possiamo considerare gli Shardana come rappresentanti di armi, sul tipo di Alberto Sordi nel film "*Fin che c'è guerra c'è speranza*", possiamo ritenere che le armi trovate così lontane dalla Sardegna siano ap-

La grotta di *Su Marmuri* (il marmo) di Ulassai (Nuoro), una delle cavità carsiche più vaste ed interessanti d'Europa

partenute a qualcuno che casualmente è morto sul posto (alcune provengono da sepolcri), ma in tutti i casi sono identiche a quella di Sassari, che possiamo utilizzare come pietra di paragone, chiedendoci: come sono arrivate là? Qualcuno deve aver viaggiato per portarcele, e molto, per mare e per terra.

Accantonando comunque questo argomento per tornare ad altri aspetti dell'isola, abbiamo ancora una prova della sua antichità dal fatto che le sue rocce, assieme a quelle della Corsica, sono le prime ad essere emerse dal mare quando iniziò a formarsi quella che sarebbe diventata l'Europa, tra i trentacinque e i tredici milioni di anni fa e sono considerate, nella completezza dell'isola rispetto al territorio italiano, zona sismica 4, su una scala di valori da 1 a 4, ossia praticamente esenti dal rischio terremoti.



La miniera, abbandonata, Malfidano di Buggerru (prov. Sud Sardegna) un tempo ricca produttrice di piombo e zinco

Terra antica e, un tempo, ricca

Ma il sottosuolo della Sardegna, riserva anche un'altra sorpresa: è stata la regione italiana più ricca di minerali. Nell'antichità emerse dapprima l'ossidiana (vetro vulcanico durissimo, utilizzato per fare monili, armi e lame), poi l'argento, lo zinco e il rame, facendola divenire un centro di intensi traffici commerciali; fu poi la volta di piombo, zinco e argento e, dall'Ottocento, di carbone, antimonio, bauxite, ferro e oro.

Nel XIX secolo, vi vennero chiamate maestranze minerarie specializzate piemontesi, bergamasche ma anche tedesche, che portarono ad alti livelli anche europei la tecnologia estrattiva, ma la questione sociale della mano d'opera che rimase sottoposta ad un livello di sfruttamento eccessivo, portò a durissimi attriti, a scioperi, a morti.

Naturalmente, il secolare sfruttamento estrattivo, e la svalutazione di alcuni minerali avvenuta in epoca moderna, hanno portato alla cessazione dell'attività in quasi tutte le grandi zone minerarie dalla seconda metà degli Anni Sessanta dello scorso secolo.

Nondimeno, numerose sono le iniziative che nel tempo sono state intraprese per mantenere le capacità della regione di rimanere al passo con i tempi moderni, dalle grandi strutture idroelettriche all'adeguamento della rete viaria (a lungo tempo estremamente carente), alle scelte energetiche alternative come quelle dello sviluppo di centrali eoliche (fra le prime in Italia).

Se poi vogliamo tornare alla leggenda secondo la quale l'isola sarebbe nata dalle rimanenze della creazione, dobbiamo dire che anche la sua fauna presenta punte di notevole interesse, per via della presenza di numerose specie autoctone e della totale assenza di altre.

In Sardegna, abbiamo infatti il muflone, capra selvatica dalle grandi corna, che nel Mediterraneo si trova solo in Corsica e a Cipro. Il cinghiale è abbondantemente presente anche se di una

Nelle immagini sono visibili: 1) un cervo sardo che bramisce nell'epoca degli amori,). un bell'esemplare di muflone, 3) una coppia di cinghiali sardi, 4) due deliziosi asinelli bianchi dell'Asinara, 5) lo sguardo curioso di una amichevole foca monaca e 6) un gruppo di cavallini di Gesturi

razza più piccola e magra di quello europeo, mentre il cervo sardo, nella specie *Elaphus corsicanus*, è presente solo in Sardegna e in Corsica. Una vera curiosità è invece rappresentata dai cavallini che vivono allo stato brado, ultimi d'Europa, nella Giara (piccolo altopiano di circa 550 metri di altezza) di Gesturi, nella provincia del Sud Sardegna. Questi cavallini, detti così perché di piccola taglia, ma superiore al pony, non sono una specie autoctona, perché sembra siano stati introdotti nell'età del Ferro dai fenici. Con occhi a mandorla e un vistoso ciuffo di criniera che ricade sul muso, i mantelli presenti sono: baio, morello e sauro; in sardo vengono detti *achettas*.

Un'altra curiosità è data dagli asinelli dal mantello candido, che vivono solamente nell'isola dell'Asinara. Di piccola taglia, poco più di un metro, non si sa da dove provengano; certo sono derivati da qualche antico esemplare

L'incantevole e candida spiaggia di Cala Luna (Cala Gonone, prov. Nuoro)

albino, anche se non si può parlare di albinismo nel loro caso.
Invece, in Sardegna non esistono, né sono mai esistiti, predatori carnivori come orsi o lupi, mentre era presente un canide di taglia media detto *Cinoterio Sardo*, estinto sin dall'antichità. Inoltre non sono presenti vipere o altri serpenti velenosi.

Arriva il "bue marino"

La specie più nota del florilegio faunistico non è però terrestre, ma marina: si tratta della Foca Monaca, un simpaticissimo mammifero pinnipede della famiglia delle foche purtroppo oramai a rischio di estinzione, che in Sardegna stazionava nelle acque di Cala Gonone, nei pressi delle grotte ribattezzate, per la sua presenza, nei secoli scorsi, dai pescatori, del Bue Marino.
E' logico che, specialmente in tempi recenti, la regione abbia pianificato la tutela dei suoi habitat naturali, e le sue aree protette comprendono oggi parchi nazionali, regionali, naturali ed oasi minori: un'importante risorsa che secondo i progetti dovrebbe arrivare a contare 8 parchi regionali, 60 aree protette, 24 monumenti naturali e 16 aree di rilevante interesse naturalistico, cui si aggiungono le oasi del WWF, da tempo attivamente presente nell'Isola.
Sono anche state istituite da tempo cinque aree marine: quella protetta Isola dell'Asinara; quella naturale Capo Caccia - Isola Piana; quella marina protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo; quella protetta Penisola del Sinis - Isola Mal di Ventre e quella protetta Capo Carbonara. Inoltre, non possiamo non menzionare il Santuario per i mammiferi marini, che estendendosi nel Mediterraneo, coinvolge Liguria, Toscana e Sardegna, e una parte di mare della Francia e del Principato di Monaco.
Ma la Sardegna non è solo roccia megalitica e selvaggia e splendida natura. Molti lo ignorano, ma è anche storia, antica, a volte precorritrice, sempre fiera, testimoniata da una miriade di monumenti. A cominciare dagli oltre settemila nuraghe che la costellano, da quelli semplici come una torre di avvistamento a quelli pesantemente fortificati, alle reggie, ai villaggi.
Ma prima di ricevere le rimostranze di qualcuno che si lamenterà del plurale invariato del termine *nuraghe*, ricorderò che quando ero bambino, ahimè molti anni fa, sentivo i vecchi del paese, quelli che ancora indossavano quasi quotidianamente il costume, che ancora erano attaccati a *su connottu*, la tradizione, che li chiamavano *nuraghe* sia al singolare che al plurale. Bene, per me questo fa testo; forse sarò un po' tradizionalista, ma continuo a chiamarli così come continuo a dire *Nùoro* e non Nuòro, perché il nome della città deriva dall'antico *Nùgoro*.

Tre testimonianze architettoniche della Sardegna: da sinistra, nell'ordine, il nuraghe Serbissi, nell'Ogliastra barbaricina di Osini (Nuoro), la basilica di Saccargia, del XII secolo, nel comune di Codrongianus (Sassari) in stile romanico pisano, e il castello dei Malaspina di Bosa (Oristano)

Che dire, poi, delle chiese che, in un paese molto religioso anche se con forti derivazioni pagane, sorgono nelle campagne, da quelle arcaiche romanico bizantine a quelle policrome-romanico pisane? E degli oltre 80 castelli che hanno protetto per secoli i suoi abitati?

La Sardegna è anche storia

Ma la Sardegna ha avuto anche una sua storia, i suoi testi giuridici come il *Condaghe*, un documento amministrativo del periodo bizantino e dei Giudicati fra l'XI ed il XIII secolo (i Giudicati erano strutture simili a piccoli regni autonomi esistenti fra il IX ed il XV secolo. La loro struttura si differenziava da quelle vigenti nell'Europa medievale per essere più vicina a quella bizantina, anche se con alcune caratteristiche locali di probabile origine nuragica), che definiva la raccolta degli atti di donazione a favore di un ente ecclesiastico, per poi descrivere un registro patrimoniale in cui erano raccolti inventari ed annotazioni riguardanti atti notarili e giudiziari, certificando atti giuridici utili in caso di liti.
O come la *Carta de Logu,* una raccolta di leggi scritta in sardo volgare perché tutti potessero capirla, e destinata ai Giudicati. La più famosa fu quella, promulgata nel Giudicato d'Arborea, da Mariano IV, poi ampliata ed aggiornata dai figli Ugone III ed Eleonora verso la fine nel XIV secolo, e rimasta in auge fino all'entrata in vigore del Codice di Carlo Felice di Savoia nel 1827.

E la Sardegna ebbe anche un moto rivoluzionario e antifeudale detto dei Vespri con la rivolta antisabauda del 1794, durante il quale nacque l'inno "*Procurate e moderare barones sa tirannia*", a tutt'oggi riconosciuto come inno nazione della Sardegna. (A questo proposito ricordiamo che la Brigata Sassari, oggi marcia cantando "*Dimonios*", unico reparto delle Forze Armate italiane che abbia un inno in lingua propria). Andando avanti di questo passo, avremmo occasione di trovare mille altri spunti di interesse, dalle tradizioni arcaiche come quella della processione dei *Mamutones* a Mamoiada, alla presenza dei *Baracellari*, corpo di polizia rurale, che rappresenta la più antica e unica forza di polizia non statale d'Europa, all'attività delle tonnare di Carloforte che, ultime d'Italia, ancora operano, pur se a ritmi ridotti, alla pesca e lavorazione del corallo nell'algherese. In conclusione di questo lungo, ma speriamo

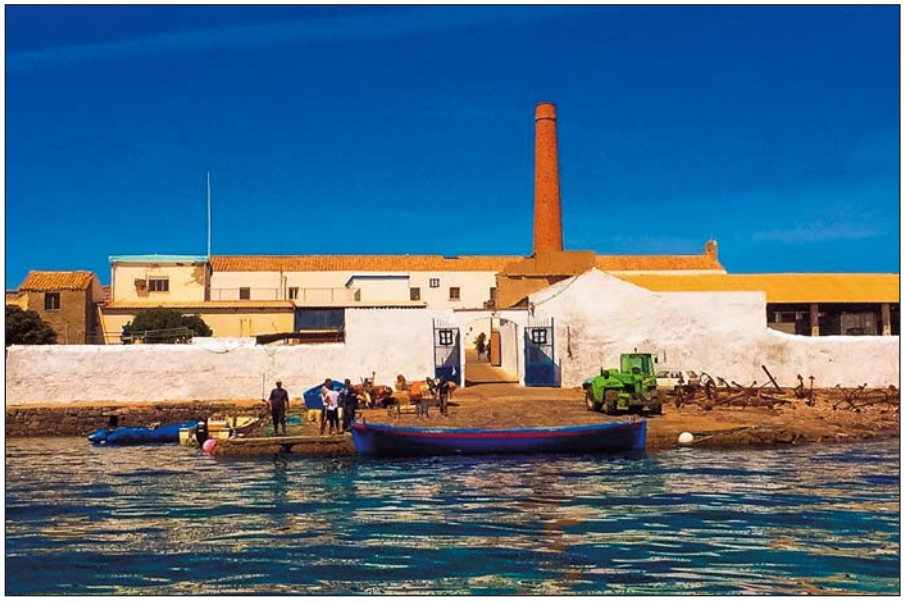
Questo gruppo di *Mamutones*, maschere del carnevale di Mamoiada (Nuoro), ci ripropone la presenza di figure ancestrali tuttora legate strettamente al folclore sardo

interessante (lo spazio tiranno non concede di parlare troppo), *excursus*, riteniamo che la Sardegna, che ha mantenuto, a volte volontariamente, a volte forzatamente, molti tratti del suo antico assetto, sia ancora una terra meravigliosa anche se non sempre facile da vivere e da accettare.

La Sardegna gode dei pochi pregi e molti difetti di una vera isola, non come ad esempio la Sicilia, quasi appendice del continente. Secoli di sfruttamento e di isolamento, e non rari periodi di malgoverno da parte degli organi centrali del Paese, hanno contribuito a creare e a mantenere una sua fisionomia che la rende unica in tutto il bacino del Mediterraneo.

Il turismo, che è la sua grande risorsa, è a volte frenato da questa caratteristica, ma forse, paradossalmente, è un bene, perché in questo modo l'isola può vivere nel progresso senza dover rinnegare la tradizione. Che non sarà forse più cosa imprescindibile, ma ancora oggi è pur sempre molto importante.

E per tutti gli appassionati di mare, almeno una visita in Sardegna… si impone. ■



Mestieri e tradizioni di altri tempi vivono ancora nella tonnara di Carloforte, sull'isola di San Pietro che, sia pure non più ai ritmi di una volta, produce ancora oggi le sue specialità

Viaggiare per mare nella grande guerra

di Ciro Paoletti

La Grande Guerra non fu solamente l'epopea di combattenti sul mare, ma anche il dramma di chi ebbe necessità di navigare durante il conflitto

Della Grande Guerra sul mare si parla pensando alle battaglie navali, ai convogli scortati, ai sommergibili, ai corsari tedeschi, ma si dimentica spesso che il traffico passeggeri continuò per tutto il conflitto e, se il movimento delle merci era necessario alla guerra, quello dei passeggeri lo era alle singole persone. Moltissimi avevano dei motivi tanto validi da far loro rischiare il siluramento e la morte in mare; e per molti andò a finire così. Di conseguenza, i mari continuarono ad essere solcati da piroscafi e velieri di tutte le dimensioni, molti dei quali arrivarono alla meta mentre altri non la raggiunsero mai.
La situazione del traffico alleato era più o meno dovunque la stessa: britannici, francesi, italiani e russi dipendevano molto dai rifornimenti marittimi e, all'inizio della Grande Guerra, le loro marine si erano trovate davanti a due minacce: la guerra di corsa e i sommergibili. La prima, tradizionale ed attesa, era cominciata subito e finita presto. Nonostante i notevoli danni subiti, la reazione britannica era stata così rapida e forte da distruggere tale minaccia entro il Natale del '14. Ma poiché i tedeschi

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

ANNO XVII. — Num. 20. 16 - 23 Maggio 1915.

La strage degli innocenti: I tedeschi affondano il "Lusitania", che trasportava quasi duemila persone.
(Disegno di A. Beltrame).

L'affondamento del transatlantico *Lusitania* in una tavola di Achille Beltrame per la Domenica del Corriere del 23 maggio 1915. In apertura, un manifesto a favore della campagna per il finanziamento popolare per gli *U boote* del grafico tedesco Hans Rudi Erdt del 1917

In una rara foto dell'inizio del conflitto, un sommergibile tedesco del tipo definito "incrociatore" (notare i due pezzi di artiglieria di notevole calibro), ferma per controllo il piroscafo neutrale spagnolo *Infanta Isabel de Borbon*

erano più avanti degli Alleati in parecchi settori, proprio mentre perdevano la guerra di corsa iniziavano con successo quella sottomarina. La inaugurarono il 20 ottobre del 1914 coll'affondamento del mercantile inglese *Glitra* al largo della Norvegia, la proseguirono con risultati sempre migliori, e il 18 febbraio 1915, pubblicarono il primo dei loro tre *Memoranda* di blocco, che prevedeva una guerra sottomarina tutto sommato ancora limitata.

La reazione alleata fu inefficace; ma era difficile trovare una soluzione a una simile e nuova minaccia. Gli Alleati, in quel periodo, consigliavano ai mercantili delle rotte ritenute sicure – sistema già fallito sei mesi prima in Oceano Indiano – e disperdevano risorse seguendo due sistemi diversi: i francesi scortavano le loro navi; gli inglesi pattugliavano le acque. La scarsezza dei risultati fu presto evidente. Nel periodo del primo memorandum germanico, cioè fino all'aprile del '16, i sommergibili tedeschi affondarono agli Alleati circa 100.000 tonnellate mercantili al mese, cifra che però poteva essere ripianata dai cantieri senza troppe difficoltà.

Gli anglo-francesi allora passarono al pattugliamento delle rotte, ma, di nuovo, con scarso successo.

L'entrata in guerra dell'Italia, in pratica, coincise con quella in servizio dei sommergibili tedeschi a grande raggio e, a fine guerra, la marina mercantile italiana avrebbe registrato perdite per 872.341 tonnellate, finendo, dietro alla francese, al terzo posto fra quelle alleate e al quarto in assoluto, visto che la neutrale Norvegia avrebbe avuto 1.180.316 tonnellate affondate dai tedeschi: comunque quasi nulla rispetto alle 7.759.090 dell'Impero britannico. Per fronteggiare questo massacro, gli Alleati tennero periodicamente delle conferenze di coordinamento, che però servirono a poco. Nel novembre del 1917 la situazione era gravissima, perché si prevedeva per il quadrimestre dal 1° novembre 1917 al 1° marzo del 1918

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"
Via Solferino, N. 28 MILANO

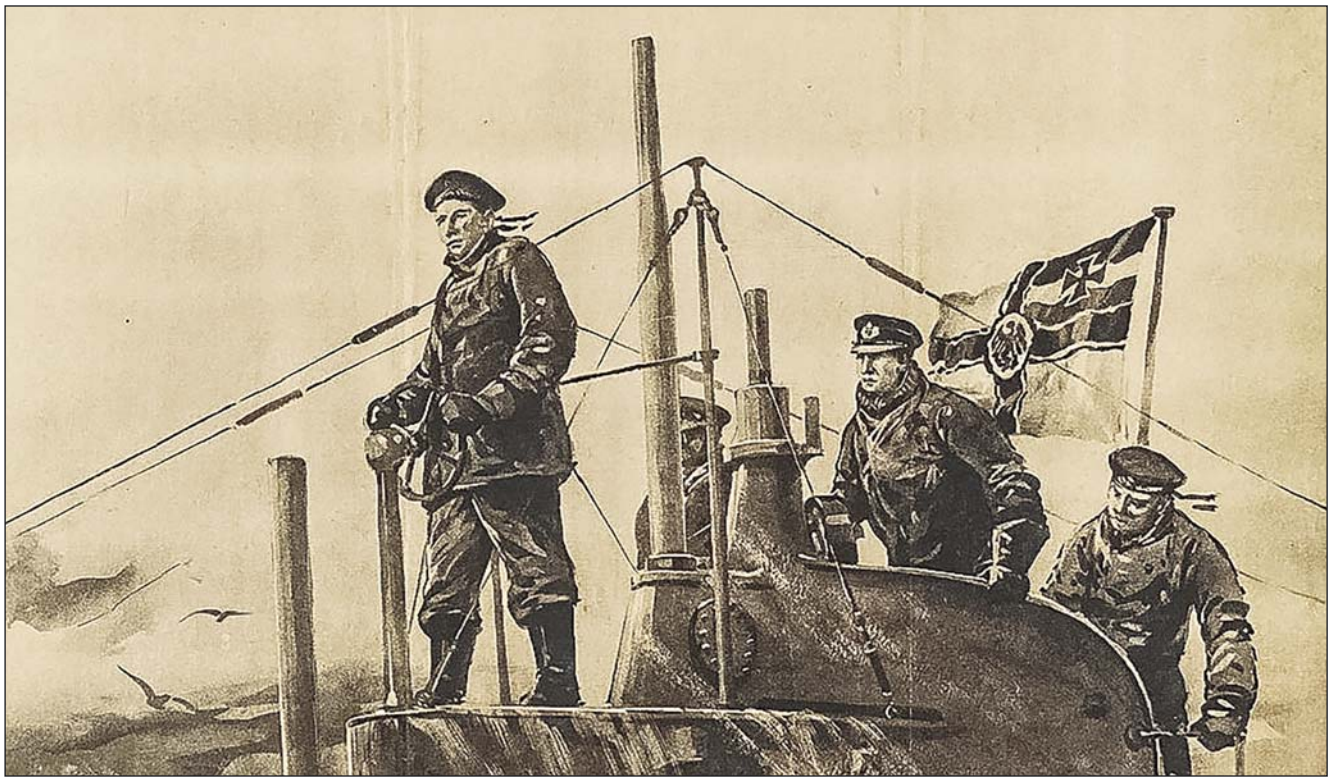
Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno XVI. — Num. 41. 11 - 18 Ottobre 1914. Centesimi 10 il numero.

Le prime vittime in Italia della grande guerra: paranze che saltano in aria per lo scoppio di mine galleggianti nell'Adriatico

(Disegno di A. Beltrame)

Un'altra tavola di Beltrame, sempre per la Domenica del Corriere, del settembre 1914, quando l'Italia era ancora neutrale, denuncia le prime attività dei sommergibili posamine della Marina Austroungarica nell'Adriatico



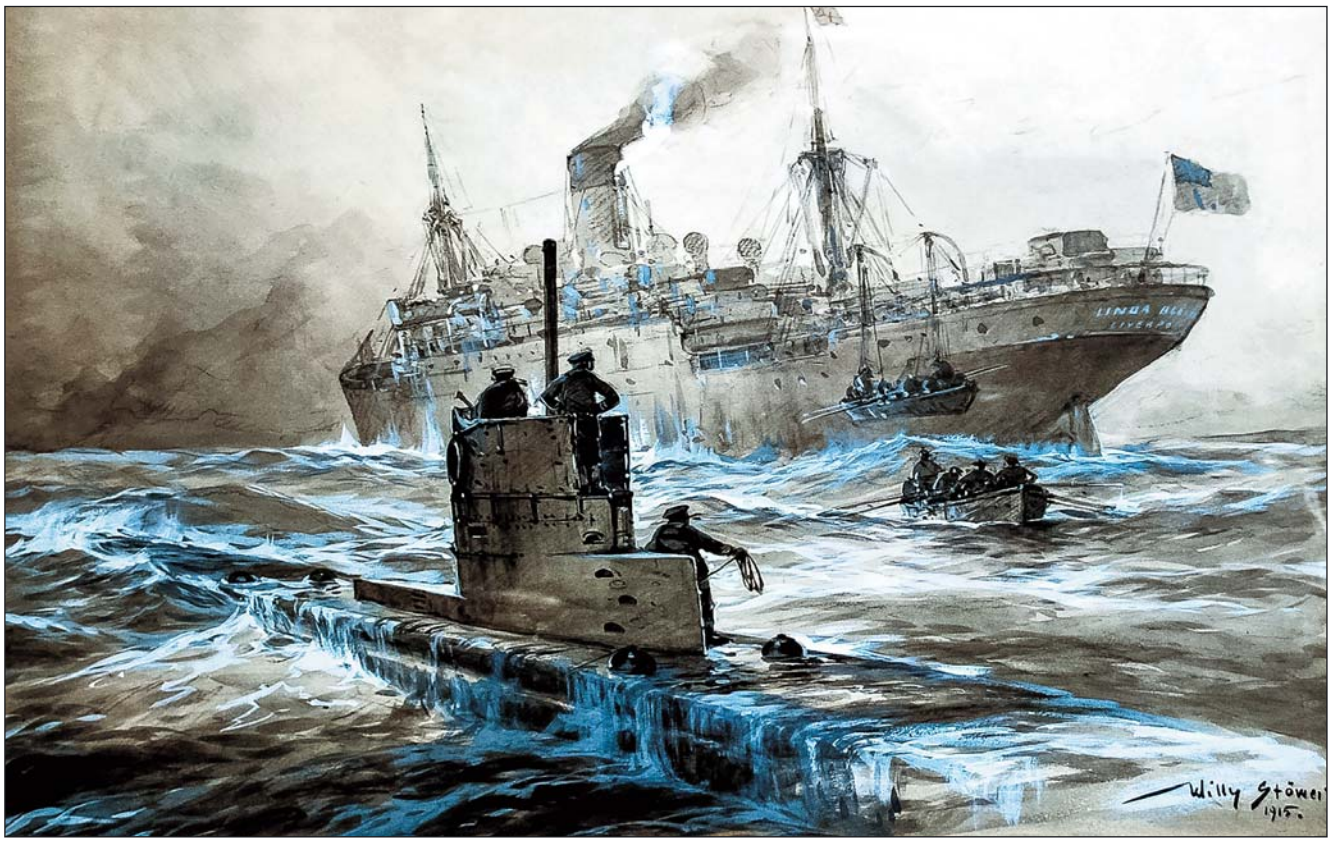
Questa bella tempera del pittore tedesco di marina Willy Stöwer, mostra come nei primi modelli di *U boote*, quando si andava all'attacco in superficie con il cannone, la manovra, diretta dal comandante posizionato sulla piccola falsa torre, era gestita da un nocchiere che agiva con un ripetitore di timone

una perdita di 2.000.000 di tonnellate di naviglio mercantile, compensata da sole 870.000 tonnellate di nuove costruzioni americane. Queste ultime solo dopo il fatidico 1° marzo 1918 sarebbero salite alla media mensile di 350.000 tonnellate, a cui se ne sarebbero aggiunte altre 150.000 al mese fatte in Gran Bretagna, con un saldo positivo di 100.000 rispetto alle perdite previste.

In questo tiro al bersaglio, equipaggi e viaggiatori rischiavano la vita ogni giorno, senza poterci fare niente. Per quanto riguardava i passeggeri delle nazioni alleate, le rotte più pericolose erano quelle mediterranee e del Mare del Nord. Il rischio poteva essere ridotto viaggiando il più possibile per terra a sud in Francia e in Italia; a nord attraverso la Svezia e la Norvegia; ma, oltre al fatto che non era detto bastasse, perché si poteva sempre essere colati a picco in un tratto breve come lo Stretto di Messina, il tragitto dall'America all'Europa non aveva alternative; al massimo lo si poteva fare su un vapore neutrale: spagnolo, olandese, scandinavo o sudamericano, benché nemmeno questi dessero la certezza di sfuggire ai siluri.

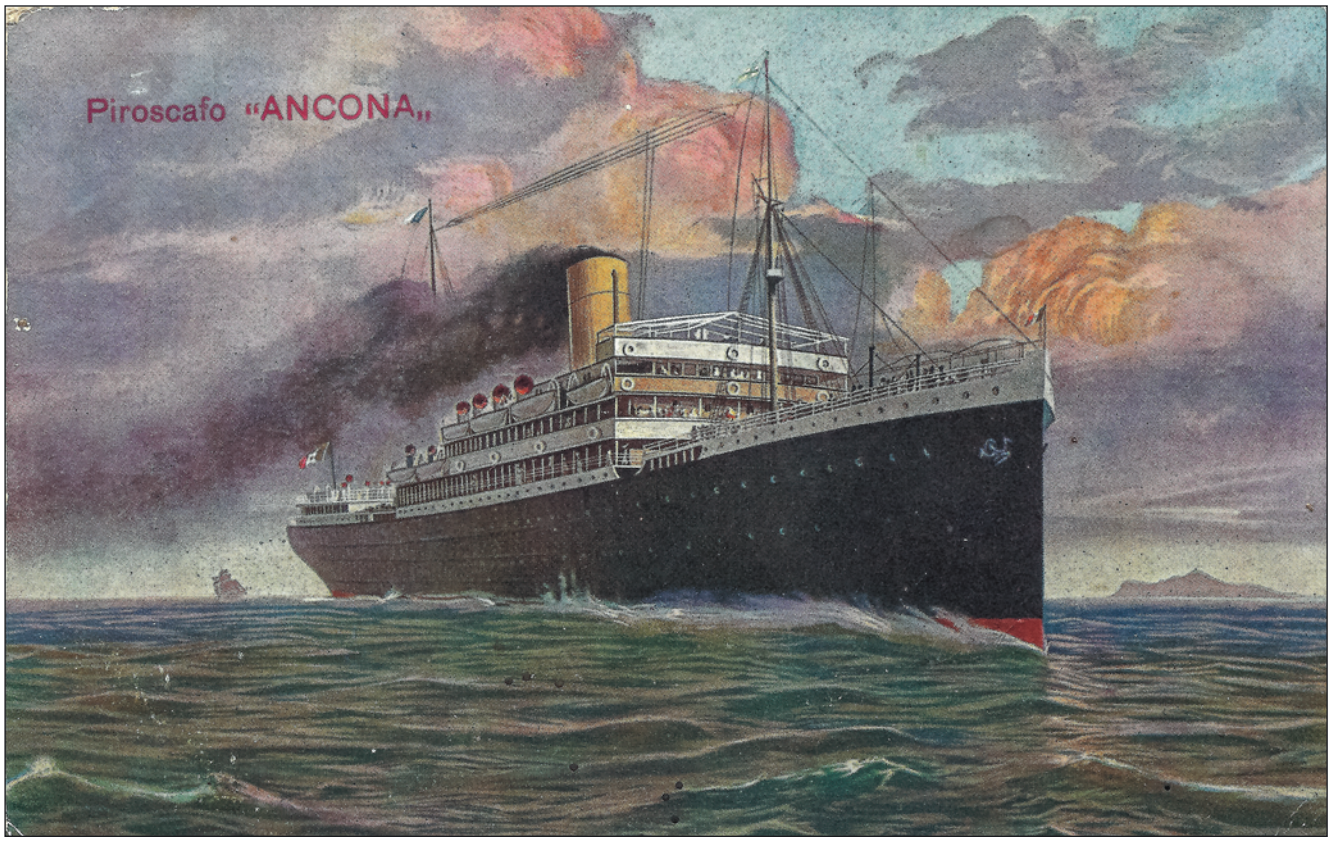
C'era però un itinerario nel nord che le navi neutrali coprivano poco e che era battuto da parecchi passeggeri: la rotta di San Pietrogrado (la città, edificata per volere dello Zar Pietro il Grande, era stata chiamata inizialmente con la più arcaica versione di *Sankt Peterburg*, o San Pietroburgo. Ma allo scoppio della Grande Guerra il nome venne giudicato troppo germanofilo e mutato nel più slavo *Petrograd* o Pietrogrado). Chiunque volesse andare o tornare dalla Russia in Inghilterra, Francia o Italia, doveva prepararsi a un viaggio difficile e rischioso, paradigmatico dei movimenti dei civili durante la Grande Guerra.

In primo luogo, le rotte dalla Russia andavano praticamente solo in Inghilterra e il viaggio iniziava di sorpresa. Ci si metteva in lista nella propria ambasciata e si attendeva una convocazione. Se il passaggio era accordato, al 99% era su una nave inglese, per cui bisognava recarsi al *Permit Office* britannico di Pietrogrado ed esservi interrogati, di solito da un ufficiale della propria missione militare nazionale. Per motivi di sicurezza la convocazione spesso precedeva la partenza di due o tre giorni soltanto. Fatto l'incontro ed avuto l'assenso all'imbarco, ma senza sapere su quale nave e in partenza quando, iniziava un altro calvario, quello consolare.



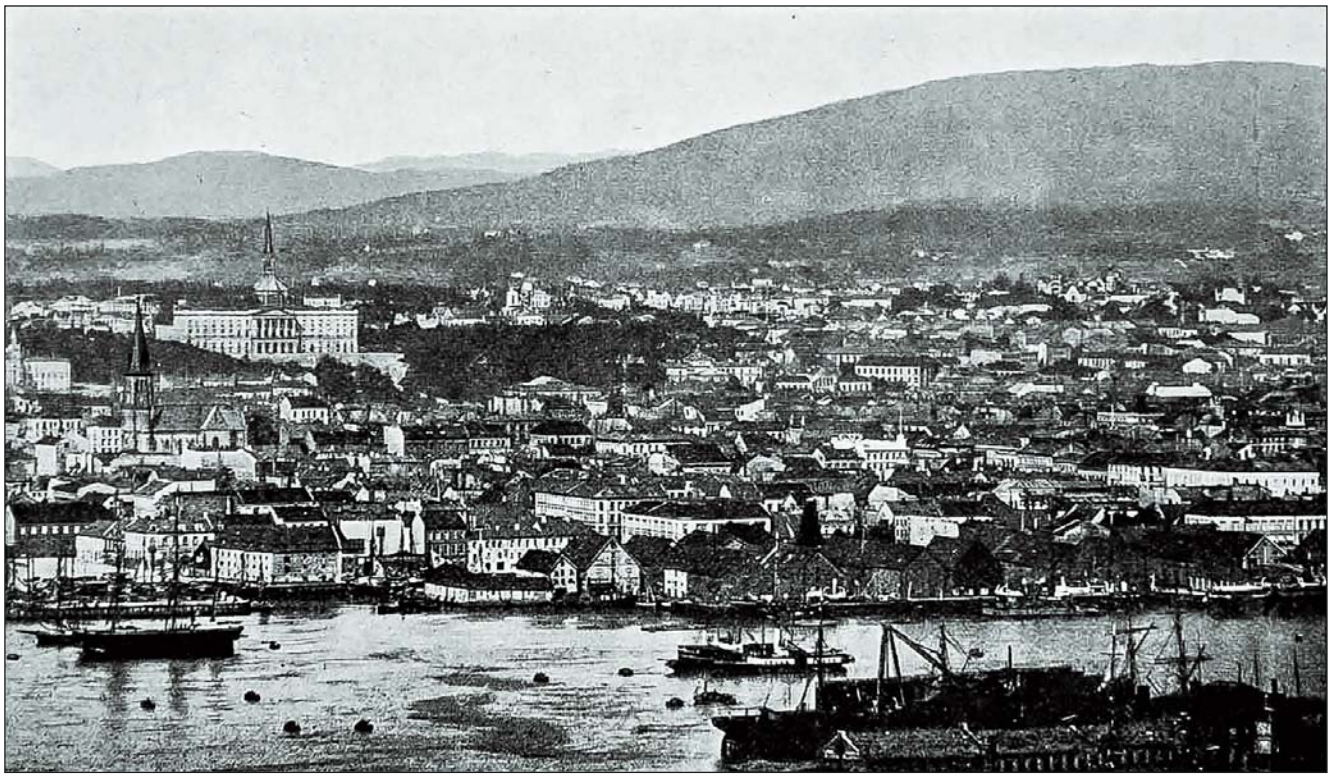
Ancora un'illustrazione del 1915 di Stöwer mostra il fermo, cui seguirà l'affondamento, del mercantile britannico *Linda Blanche* da parte dell'*U 21*

Le rotte d'uscita erano due: via Arcangelo (*Archangel'sk*) o lungo l'itinerario da Pietrogrado per Torneå, nel nordovest della Finlandia e poi attraverso la Svezia e la Norvegia fino all'Inghilterra. Poteva darsi che il viaggiatore avesse già i permessi per una delle due rotte, ma che gli venisse concesso un passaggio per l'altra. In quel caso, occorreva ricominciare tutto, passando da un ufficio russo all'altro, affrontando code interminabili e lasciando mance a tutti gli uscieri e gli impiegati, salvo poi, una volta ottenuti i permessi, scoprire che si partiva per l'itinerario originario.
Da Arcangelo, il viaggio era relativamente più sicuro. L'unico vero ostacolo era il ghiaccio, che consentiva il passaggio dai primi di giugno alla fine d'agosto, ma i sommergibili tedeschi non infestavano quella rotta colla stessa facilità che nel Baltico o nel Mare del Nord, per cui le navi uscivano precedute da dragamine, spesso dei normali pescherecci a strascico convertiti per uso militare e, una volta fuori, non correvano grossissimi rischi, quantomeno fino a dopo Capo Nord.
Se invece si passava per Torneå, occorreva prendere il treno alla stazione di Finlandia di San Pietroburgo, passare le prime formalità doganali, ripeterle all'ingresso in Finlandia – granducato autonomo di cui era sovrano lo Zar – e ancora una volta all'imbarco a Torneå. Si traversava in pochi minuti uno strettissimo braccio di mare verso la neutrale Svezia e si sbarcava a Haparanda. Là si riceveva una tessera per il pane – perché anche in Svezia c'era il razionamento – e si trovavano cose spesso dimenticate da tempo, specie se si veniva dalla Russia, come burro, latte e miele. Poi c'era un quarto controllo doganale e la salita in treno per tre diverse destinazioni. A nord verso Narvik, a sud e poi ad ovest verso Trondheim, o, infine, a sud, a Stoccolma, e poi a ovest in direzione di Christiania – il vecchio nome di Oslo – e di nuovo a nord alla volta di Trondheim.
A Christiania/Oslo ricominciava l'attesa, i cui disagi erano accresciuti dalla necessità di trovare un alloggio. La città di solito rigurgitava di viaggiatori neutrali o alleati in attesa di muoversi in direzione est, ovest, o anche sud, verso la Danimarca se andavano in Germania o in Austria, per cui i posti scarseggiavano e costavano cari.



Il 7 novembre 1915 nel Tirreno meridionale, l'*U 38* affondava il piroscafo *Ancona* diretto a New York con 164 uomini di equipaggio, 626 passeggeri, e un carico, segreto, di 12 casse di sovrane d'oro, circa 50 milioni di euro; le vittime furono oltre 200

Questo succedeva perché quando, prima dell'inizio del viaggio, l'ammiragliato britannico dava il consenso, indicava al passeggero da dove sarebbe partito, ma non quando, per cui ci si doveva spostare al porto norvegese indicato e attendere, alloggiando dove possibile a proprie spese. La Norvegia rigurgitava di spie tedesche, alcune delle quali erano proprietarie di alberghi o pensioni, e la massima segretezza era opportuna. I consolati inglesi nei tre porti norvegesi ascoltavano le ragioni dei passeggeri, le valutavano e in base ad esse compilavano delle liste, che però restavano segrete. Ogni giorno fra le 9,00 e le 14,00 i consolati si riempivano della gente che veniva a spiegare le ragioni per cui doveva andare in Inghilterra, o più in là, restando poi in attesa, anche per giorni, finché non arrivava il permesso che non era detto che sarebbe stato comunicato in ufficio. Per sicurezza, si poteva essere abbordati per strada da uno degli impiegati inglesi e sentirsi dire: "*Lei partirà domani, ma, mi raccomando, massima riservatezza.*"
L'imbarco poteva essere su una nave passeggeri o su un mercantile. Le navi uscivano dal porto e si riunivano ad altre, formando un convoglio d'una dozzina di vapori, articolato su più file parallele, scortate da torpediniere e caccia. Il viaggio era lento, costellato di false partenze, rientri in porto, soste in sorgitori imprevisti, cosicché, a fronte delle 30 ore necessarie da Christiania a Hull in tempo di pace, durante la guerra si potevano impiegare da tre a cinque giorni.
Si doveva dormire in cuccetta, vestiti di tutto punto e col salvagente a portata di mano, che si doveva imparare a indossare in pochi istanti, così come in pochi istanti si doveva saltare sulle lance di salvataggio, perché, in caso d'attacco, alcuni capitani conservavano abbastanza sangue freddo da manovrare velocemente, altri no.
In un convoglio di dodici vapori inglesi, norvegesi e svedesi partiti, riunitisi a largo della Norvegia nel giugno del 1917, uno dei mercantili inglesi, vista la scia d'un siluro si salvò venendo tutto a sinistra, facendo però finire l'ordigno sulla fiancata del mercantile alla sua sinistra. Quindi schivò un secondo siluro, che centrò il vapore alla sua destra; affondarono entrambi. Gli attacchi degli *U-boote* nel Mare del Nord erano una certezza. I loro comandanti cono-

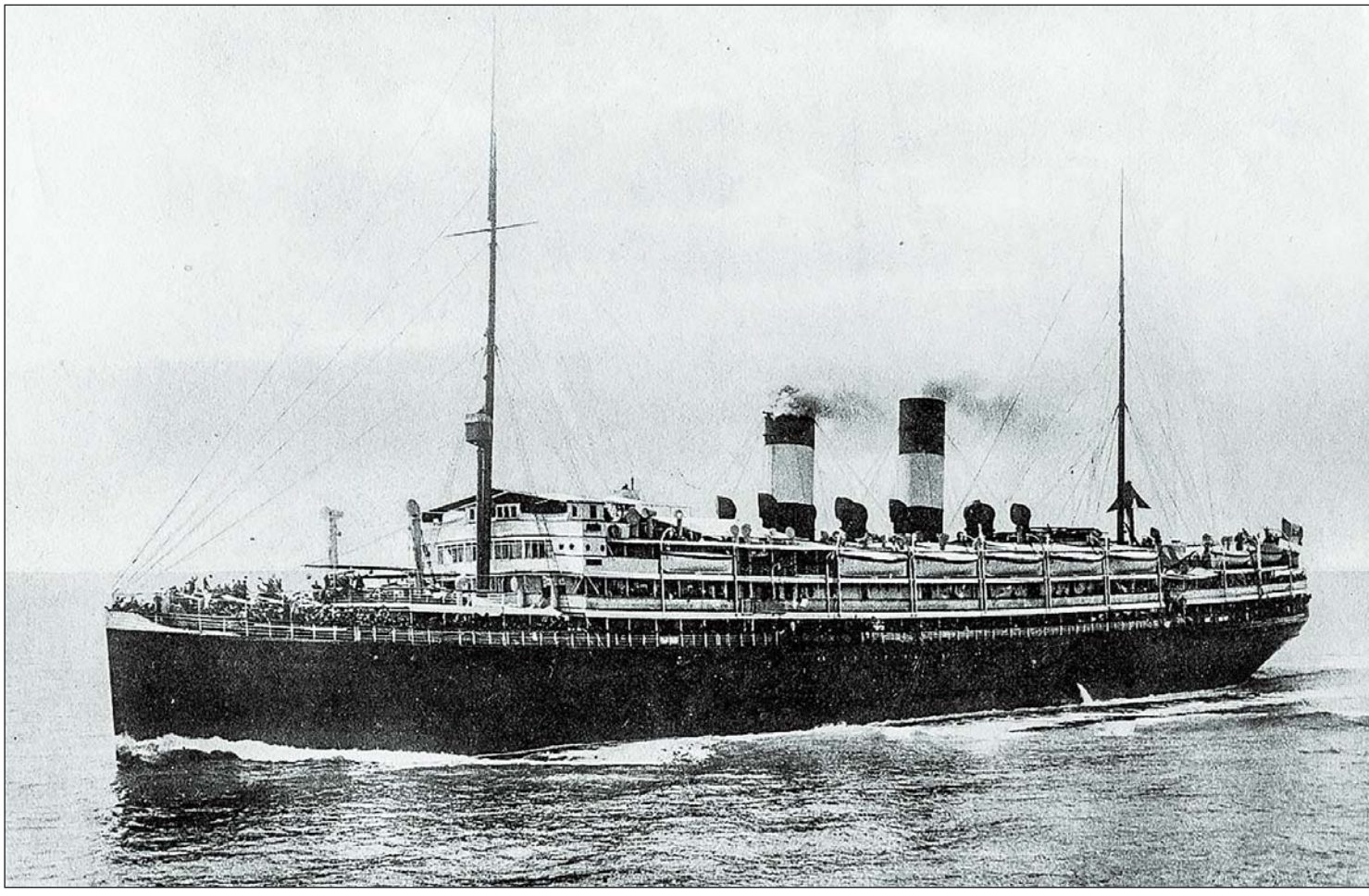


Un panorama di Christiania, oggi Oslo, nei primi anni del 900, prima dell'inizio della Grande Guerra

scevano i porti di partenza e d'arrivo dei convogli, e dovevano solo porsi in agguato, poi tutto dipendeva da quanti siluri avevano e da come li sapevano lanciare, ma la preda era sicura.
Molti passeggeri passavano la notte in bianco nel terrore del siluramento. Sapevano che nelle gelide acque del Mare del Nord e dell'Atlantico la sopravvivenza era questione di minuti e che essere svegli dava più tempo per raggiungere le lance.
Ma in Mediterraneo non andava molto meglio. A chi voleva muoversi dalla penisola italiana verso la Sicilia era facile trovare un passaggio almeno fra Reggio e Messina, più difficile verso la Sardegna, difficilissimo per la Tunisia, la Libia, Malta o l'Egitto. Ai francesi poteva addirittura convenire evitare la tratta Marsiglia-Biserta o Marsiglia-Algeri passando per la Spagna e traversando da Malaga o Cartagena su un vapore spagnolo per Tangeri.
Dal principio della guerra fino all'autunno del 1917, in Mediterraneo, si erano usati i piccoli convogli ideati dalla Regia Marina e adottati dalle altre, di non più di tre navi armate, o di tre mercantili scortati da una nave militare. Nel settembre 1917, era stato esteso al Mediterraneo il sistema dei grandi convogli atlantici, identificando nove rotte d'altura su cui avviarli e indicando per ognuna i requisiti minimi di scorta e di durata.
L'Italia era collegata con tre rotte: Gibilterra–Genova, Napoli–Biserta e Malta–Taranto, ma la navigazione era lenta, perché i convogli erano costretti a tenere come velocità massima quella della nave più lenta, che poteva essere anche di 8 o 6 nodi. I tempi previsti erano quattro giorni sia per Gibilterra - Genova, che per Napoli - Biserta o Malta - Taranto; ma non sempre erano rispettati.
A Napoli, Genova e Taranto, il passeggero doveva arrivare in treno, con un viaggio reso lungo dalle locomotive che bruciavano lignite per la crescente penuria di carbone, rallentando i convogli. All'arrivo, bisognava rivolgersi alla Capitaneria e armarsi di pazienza, perché il segreto regnava. Nessuno sapeva niente, nessuno diceva niente, tanto, come scrisse Paolo Caccia Dominioni, da dare l'impressione che i viaggi fossero decisi lì per lì.
Era quasi vero. Per ridurre il rischio, gli ordini di partenza erano sempre improvvisi, dando alle navi appena il tempo di accendere e andare in pressione e poi via; ma anche in Italia, specie a Napoli, l'attesa poteva essere lunga, lunghissima, fino a dieci giorni o due

settimane. Inoltre partire non significava nulla. Il convoglio poteva essere fatto rientrare all'improvviso, aspettare altre 24 o 48 ore e poi ripartire. Era necessario perché, oltre ai sommergibili, c'erano le mine.
Secondo la relazione ufficiale italiana, al di fuori dell'Adriatico nel 1915 sarebbero state posate dal nemico solo 24 mine e solo davanti a Taranto. Però, man mano che la guerra continuava, la posa delle mine nemiche aumentava e si diceva che: "*Lungo le coste italiane dal confine francese al Capo Santa Maria di Leuca... furono ancorate 565 armi dal 1915 all'armistizio*". Poi però si ammetteva che di esse ne erano state trovate durante il conflitto solo 309. Nel resto del Mediterraneo ce n'erano meno che in Adriatico, ma erano concentrate intorno ai principali porti – Marsiglia, Biserta, Malta, Genova, Spezia e Taranto – come pure lungo le rotte più battute, perciò nel Golfo del Leone, nel Canale di Sicilia, intorno a Malta e a Porto Said.

Poiché il traffico interportuale italiano, per motivi di sicurezza, era prevalentemente costiero, il nemico aumentò il numero dei banchi di mine, di solito costituiti da 3 a 18 ordigni, nei pressi degli approdi più disparati, perché fuori dell'Adriatico andavano solo i sommergibili posamine che erano pochi e portavano al massimo 18 mine, e per questo aumentò la loro attività.
Nel 1916, ci si accorse di banchi posati davanti a Genova e fra Taranto e Gallipoli, per un totale di 52 mine. Ma nel 1917, fuori dell'Adriatico, ne furono posate 293 – massimo di tutta la guerra – sulle rotte a nord di Ischia e in tutte le altre acque. In Toscana, in settembre, ne vennero posate a Livorno, Portoferraio e intorno all'Argentario. In Sardegna, 18 alle Bocche di Bonifacio; in Liguria, davanti alla Spezia, fuori Genova e ancora a Portofino, Vado, Savona, Varazze e Oneglia.
La Sicilia fu circondata, con mine posate da Capo Zafferano a Capo Gallo e fra Trapani e

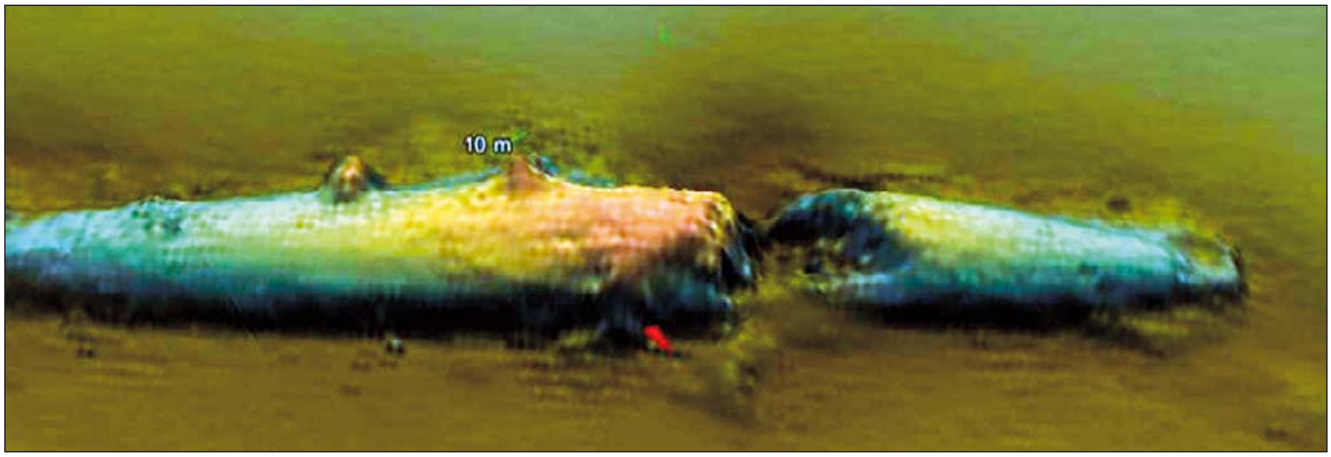


Un altro dramma dell'Adriatico: l'8 giugno del 1916 il 55° reggimento di fanteria si imbarcò a Valona sul *Principe Umberto*. Poche ore dopo la partenza, venne silurato dal sommergibile austriaco *U-5*, affondando con 52 ufficiali e 1.764 soldati del 55° e 110 marinai

Favignana, poi, in estate, a Catania, Siracusa, Capo Passero, Licata e Messina. Altre vennero lasciate davanti a Reggio Calabria, a Porto Empedocle e al Circeo, ai Capi Palinuro, Vaticano e Scalea, a Punta Licosa, a Taranto e a Gallipoli.
Infine nel 1918, complice anche il fatto che gran parte delle mine posate l'anno prima erano ancora attive, il nemico si limitò a posarne 188 e a rilasciarne libere altre 18, per un totale di 206, cercando di minare soprattutto le rotte irradiantisi da Malta e quelle che dallo Stretto di Messina giungevano a Livorno, per intercettare il traffico proveniente dall'India attraverso Suez, divenuto fondamentale per lo sforzo bellico italiano forse più di quello in arrivo da Gibilterra.
Affondarono per cause di guerra 275 tra piroscafi e navi miste, oltre a centinaia di velieri italiani, senza contare i trasporti militari, vittime predestinate, in Mediterraneo. Le perdite più gravi di navi passeggeri si registrarono con il *Minas*, della Società Angelo Parodi, silurato a largo di Capo Spartivento il 15 febbraio 1917, che costò la morte di 316 passeggeri e 16 membri dell'equipaggio, e con l'*Ancona*, della Società Italia, affondato fra la Sardegna e l'Africa da un sottomarino austriaco il 7 novembre 1915 con la morte di 206 persone.

Nei primi anni di guerra, un sommergibile tedesco si appresta ad affondare un mercantile alleato con il cannone di bordo

Al confronto impallidiscono le perdite del *Catania,* della Società Marittima Italiana, colato a picco da un sommergibile a 15 miglia da Belvedere Calabro, il 16 marzo 1917, con la perdita di 67 membri dell'equipaggio e 14 passeggeri, del *Tripoli,* della Società Italiana Servizi Marittimi, silurato presso Capo Figari il 17 marzo 1916 e del piroscafo *Re Umberto*, della Angelo Parodi, finito contro una mina a Punta Linguetta, il 3 dicembre 1915, rispettivamente con 64 e 53 morti. Sono cinque esempi per ricordare che già allora la guerra non risparmiava nemmeno i civili disarmati. ■



Come si suol dire, però, un po' si vince, un po' si perde; nella foto, il relitto del battello posamine tedesco *U-78*, affondato da un sommergibile britannico e ritrovato nell'aprile 2018 nel mare del Nord

Mayflower la nave della speranza

di Claudio Ressmann

Il Mayflower (Fiore di Maggio) fu la nave che portò i «padri pellegrini» in America; oggi una sua perfetta replica fende ancora le acque dell'Oceano

Il 2020 si avvicina a grandi passi e già negli Stati Uniti fervono i preparativi per celebrare solennemente il quattrocentesimo anniversario dell'arrivo in terra americana dei Padri pellegrini provenienti dalla Gran Bretagna e sbarcati dal *Mayflower*. Le loro vicende sono entrate a far parte dei miti della storia nazionale, insieme a quelle della loro nave, sempre molto presente nell'immaginario collettivo al punto che al termine del Secondo Conflitto Mondiale ne fu costruita in Inghilterra una accurata replica, basata su documentazioni d'epoca.

Le conseguenze di uno scisma

La rottura con la religione cattolica, avvenuta durante il regno dell'eresiarca Enrico VIII Tudor ed ufficializzata da papa Paolo III con la scomunica del 17 dicembre 1538, fu l'origine, in Inghilterra, della Chiesa anglicana.
La nuova Chiesa si mostrò decisamente tollerante nei confronti dei movimenti scissionistici interni e di altre confessioni religiose. una pluralità di riti che però degenerò nel tempo in accese e a volte cruente rivalità.
Nei primi anni del XVII secolo si impose in particolare la Chiesa calvinista, alla quale aderirono folti gruppi di anglicani, capeggiati dai dissidenti William Brewster e William Bradford, i quali si insediarono nella valle del fiume Trent tra le contee di Lincolnshire, Yorkshire e Nottinghamshire. Anche nell'interno di questo movimento sorsero numerose divergenze, che portarono alla sua scissione in due tronconi, uno nel Lincolnshire a l'altro nel Nottinghamshire.
La Chiesa calvinista fu perseguitata dalle autorità centrali al punto di costringere la maggior parte dei fedeli ad emigrare in Olanda (a Rotterdam ed a Leida), una nazione molto tollerante dal punto di vista religioso. Le due comunità prosperarono e rimasero *in loco* per un decennio fino a che uno dei capi, William Brewster, grazie alla sua amicizia con sir Edwin Sadys tesoriere e funzionario della *Company of Merchant Adventurers of London*, titolare della prima impresa commerciale inglese in Virginia

In questa immagine pittorica vediamo i primi Padri Pellegrini che sbarcano sul suolo americano, con il *Mayflower* sullo sfondo; in apertura la replica della nave in partenza da Plymouth il 6 giugno 2016

nonché responsabile della colonia britannica, ottenne nel 1619 la concessione ai calvinisti della zona settentrionale della valle del fiume Hudson.
La comunità dal canto suo decise di investire gran parte delle proprie risorse, in associazione con il facoltoso commerciante Thomas Weston, per dar vita in America ad una attività di carattere agricolo basata sulla produzione di caffè e tè. Così, un gruppo di fedeli, che vennero poi definiti "Padri pellegrini", al seguito di John Carvel e William Brewster, noleggiò una nave dal nome beneaugurante *Mayflower* e si accinse a partire verso il Nuovo Mondo.

Il "galeone" *Mayflower*

Costruito nel 1567 a Narwich (Essex), il *Mayflower* era lungo circa 26 metri, largo al massimo sette e stazzava 180 tonnellate. Definito "galeone", era più propriamente una "caracca" e disponeva di tre alberi e di un lungo bompresso. Il suo equipaggio risultava composto da circa 25 uomini agli ordini del capitano Chistopher Jones, il quale l'aveva comandata durante gli 11 anni precedenti il viaggio dei Padri. La nave aveva navigato soprattutto nel Mare del Nord, con qualche puntata anche nel Mediterraneo. Occorre aggiungere che la ricostruzione della sua attività operativa è stata particolarmente laboriosa perché all'epoca, secondo il *Port Books of England*, erano in armamento ben 26 navi con lo stesso nome. Evidentemente gli armatori inglesi dell'epoca non brillavano in quanto a fantasia.
Nella prima metà del mese di giugno 1620 la nave imbarcò 65 passeggeri nel distretto di Rotherhithe (sul Tamigi) e quindi si diresse alla volta di Southampton dove attese l'arrivo dall'Olanda della nave *Speedwell* con a bordo i pellegrini provenienti dalla comunità di Leida. I due bastimenti salparono per l'America il 5 agosto, ma lo *Speedwell* (nonostante il nome ben augurante) poco dopo andò in avaria e con il *Mayflower* si rifugiò nel porto di Dartmouth

LEGA NAVALE ITALIANA

Vademecum

per la nautica da diporto e per la pesca sportiva

a cura del Comando Generale delle Capitanerie di Porto / Guardia Costiera

XXIV EDIZIONE – 2019

Vademecum
per la nautica da diporto e per la pesca sportiva

XXIV EDIZIONE – 2019

LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Con il D. Lgs. 3 novembre 2017, n.229, il 13 febbraio 2018 sono entrate in vigore le nuove disposizioni che hanno revisionato ed integrato il previgente testo del Codice della Nautica da Diporto di cui al D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171. Una riforma richiesta da tempo dalle Associazioni di categoria e dagli utenti diportisti e, come tale, una delle misure più attese della riforma della portualità e della logistica che, di fatto, dà attuazione alla Direttiva europea 2003/44/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri per quanto attiene la materia del diporto nautico. Il nuovo testo è il frutto di un intenso lavoro avviato nel 2015 quando, con la legge delega n. 167 il Governo fu delegato ad adottare uno o più decreti legislativi di revisione con l'intento di intervenire sulla materia per aumentare la competitività del settore diportistico italiano.
Un percorso normativo che, nel coinvolgere in maniera trasversale tutti i diversi *stakeholders* attraverso svariati tavoli tecnici, ha cercato di assicurare una maggiore difesa degli interessi pubblici generali quali la tutela dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, prevedendo al contempo interventi protesi allo sviluppo di un turismo sostenibile e costiero.
Molte le semplificazioni introdotte e tante le novità, alcune con efficacia immediata, in quanto già di per sé applicabili, altre che necessitano invece di decreti attuativi di cui lo stesso Codice tuttavia ne individua, da subito, le linee di sviluppo.
Al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera viene riconosciuta, in via esclusiva, la direzione ed il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto. I controlli in mare verranno eseguiti secondo specifiche direttive che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emanerà entro il 31 marzo di ogni anno, in modo da prevenire duplicazioni negli accertamenti; con la medesima finalità viene istituzionalizzato anche il famoso "Bollino Blu", un sistema di controllo di natura preventiva che varrà da giugno a settembre.
Vengono, in via generale, inasprite le sanzioni pecuniarie finora previste che aumentano almeno di un terzo, con l'applicazione in taluni casi di sanzioni accessorie che possono giungere sino al ritiro della patente nautica e della licenza di navigazione, nonché anche al sequestro dell'unità. Previste pesanti sanzioni anche per chi naviga in stato di ubriachezza (ovvero anche sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti, stupefacenti o psicotrope): in tutti questi casi le multe possono trovare ulteriore aumento qualora si provochino sinistri marittimi o nell'ipotesi di illecito commesso con nave da diporto e ci sono altre aggravanti "temporali" anche nei casi in cui la violazione viene commessa tra le ore 22.00 e le ore 7.00. Per quanto concerne, in particolare, la conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool, si prevedono ancor più severe limitazioni (in presenza di risultati del *test* alcolemico superiori al valore di zero grammi per litro) per i minori di 21 anni e per chi conduce unità a fini commerciali.
Viene introdotta la possibilità per il trasgressore di beneficiare di una riduzione del 30% sull'importo dovuto quale pagamento per le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni al Codice del diporto, a condizione che si effettui il relativo pagamento entro 5 giorni dalla contestazione/notifica. Detta riduzione non si applica nei casi in cui alla violazione sono correlate sanzioni accessorie quali il sequestro dell'unità da diporto o la sospensione/revoca della patente nautica.

Il nuovo Codice ridefinisce la "navigazione da diporto" come quella "esercitata, in acque marittime ed interne, mediante l'utilizzo di unità da diporto per fini esclusivamente lusori o anche commerciali". Si conferma quindi la possibilità che le unità da diporto possano esser utilizzate per fini commerciali mediante contratti di locazione 'e di noleggio[1] oppure quando impiegate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto (*ndr.* scuola nautica) oppure come unità appoggio per i praticanti di immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (c.d. *diving*). Le stesse unità possono essere utilizzate in attività multiple ma queste devono comunque risultare annotate nei rispettivi registri di iscrizione e nella licenza di navigazione. Le unità impiegate a scopo commerciale, per locazione o noleggio, non possono, tuttavia, essere contemporaneamente utilizzate per diporto "puro".
Le disposizioni del nuovo Codice regolamentano ulteriori forme di uso commerciale delle unità da diporto, allorquando le stesse sono utilizzate per assistenza all'ormeggio nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto ovvero quando sono impiegate per l'attività di assistenza e traino di altre unità da diporto.
Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nei pubblici registri e sulla licenza di navigazione, il proprietario è tenuto a presentare all'Ufficio d'iscrizione il certificato di iscrizione nel registro delle imprese (o equivalente dichiarazione sostitutiva) da cui risulti l'indicazione dell'attività commerciale svolta.
Qualora l'uso commerciale sia svolto con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea (o extraeuropei), l'esercente deve presentare all'Autorità marittima o della navigazione interna, con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona, una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della certificazione di sicurezza in possesso e della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi. Copia della dichiarazione, validata dalla predetta Autorità, deve essere mantenuta a bordo.

[1] Il noleggio di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane, quindi, nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio. Anche il contratto di noleggio deve esser redatto in forma scritta a pena di nullità e deve esser tenuto a bordo in originale o in copia conforme. Ai fini della condotta dell'unità è necessario un titolo professionale marittimo. Il regolamento di attuazione al Codice prevede specifiche norme di sicurezza per le unità da diporto adibite a noleggio che, per tale finalità, potranno trasportare fino a massimo 12 passeggeri escluso l'equipaggio (in caso di trasporto di più di 12 passeggeri si applicano le disposizioni del D. Lgs. n. 45/2000, se in navigazione nazionale, oppure le pertinenti norme della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS, se in navigazione internazionale).

In maniera sintetica, le principali novità del nuovo Codice della Nautica da diporto riguardano:

- Le categorie delle unità da diporto diventano complessivamente sette (natanti, imbarcazioni, navi da diporto minori "storiche", navi da diporto "minori", navi da diporto "maggiori", a cui si aggiungono le moto d'acqua ed i *commercial yacht).*
- Le sigle di iscrizione delle nuove unità iscritte che avranno un codice alfanumerico di identificazione generato automaticamente da un centro elaborazione dati su base nazionale e composto da 4 caratteri alfabetici e da 4 numerici (le sigle di iscrizione già rilasciate resteranno comunque valide).
- L'istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, una piattaforma informatica creata ai fini della sicurezza della navigazione ove sono annotati per ogni intestatario di patente nautica: dati anagrafici (e relative variazioni); dati relativi al procedimento di rilascio, rinnovo ed eventuale sospensione o revoca della patente; dati relativi a sinistri marittimi occorsi con responsabilità del titolare e delle relative sanzioni eventualmente irrogate. Il registro non è pubblico e la consultazione è riservata alle Autorità espressamente individuate dal Codice.
- L'introduzione delle seguenti figure professionali, per le quali, in attesa dei relativi decreti attuativi, il Codice già ne precisa i presupposti per il rispettivo svolgimento, introducendo una serie di requisiti di carattere regolamentare:
  - Mediatore del diporto che viene definito come quel soggetto che, anche attraverso attività di consulenza, mette in relazione due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto.
  - Istruttore di vela ovvero colui che insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne. Ai fini dell'esercizio della professione sarà necessaria l'iscrizione in un apposito elenco nazionale, tenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da menzionarsi è poi anche l'introduzione del nuovo titolo professionale di "Ufficiale di navigazione del diporto di seconda classe", una qualifica prevista per lo svolgimento dei servizi di coperta che troverà una più precisa disciplina nei successivi decreti attuativi.

- L'istituzione, all'11 aprile di ogni anno, della "Giornata del mare" in occasione della quale le scuole di ogni ordine e grado possono promuovere, nell'ambito della propria autonomia, iniziative volte a diffondere la conoscenza del mare e della cultura marinaresca.
- La ridefinizione della disciplina:
  - delle "Scuole nautiche" preposte all'istruzione ed alla formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività, condizionata al possesso di specifici requisiti, viene assoggettata ad una dichiarazione certificata di inizio di attività da presentarsi alla Provincia del luogo in cui hanno la sede principale;
  - dei "Centri di istruzione per la nautica" ovvero di quelle Associazioni nautiche e di quegli Enti riconosciuti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività di formazione è soggetta alla vigilanza amministrativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- La regolamentazione del transito delle unità da diporto presso porti e approdi turistici, i cui concessionari, nei termini e modi specificati dal Codice, devono permanentemente riservare alle unità da diporto tratti di banchina per gli accosti in transito o per gli approdi effettuati per "rifugio" (l'ormeggio, per non più di tre volte nell'arco di ciascun mese, deve essere gratuito, per le unità che approdano per "rifugio", per tempo non inferiore alle quattro ore al giorno tra le ore 9.00 e le 19.00). Tariffe ed orari degli accosti "gratuiti" devono essere resi pubblici. In particolare per quanto riguarda gli spazi: dal 15 giugno al 15 settembre deve essere riservati al transito l'8% dei posti barca disponibili.
- La definizione e semplificazione delle procedure di iscrizione, compravendita di imbarcazioni da diporto, con l'espressa definizione di un termine di 20 giorni per il rilascio dei documenti da parte dei competenti Uffici (*ndr.* 7 giorni per i duplicati). Confermate le disposizioni inerenti la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto da trascriversi, su richiesta dell'interessato, entro 60 giorni (*ndr.* in caso di residenza all'estero entro 120 giorni) dalla data dell'atto.
- Le ipotesi di cancellazione delle unità da diporto dai pubblici registri, in relazione alle quali è previsto che, in caso di demolizione o dismissione di bandiera, il correlato nulla osta venga rilasciato entro 30 giorni dalla richiesta; entro lo stesso termine si considera rilasciato anche il nulla osta inerente eventuali posizioni pendenti all'Inps del personale marittimo; non è, invece, più necessario chiedere il nulla osta preventivo per la dismissione della bandiera per chi vende o trasferisce all'estero l'unità.
- La Dichiarazione di armatore[2] in ordine alla quale con le nuove disposizioni, in assenza di un'espressa dichiarazione, si presume che sia tale il proprietario e per le unità in locazione finanziaria si presume, fino a prova contraria, che sia tale l'utilizzatore. La dichiarazione di armatore (come pure la revoca di armatore) deve essere eseguita con atto scritto con sottoscrizione autenticata.
- L'attività di noleggio occasionale di imbarcazioni e navi da diporto che, con le modifiche introdotte al Codice, si può effettuare solo con unità di bandiera italiana.
- La disciplina degli arrivi e delle partenze delle unità da diporto, ivi comprese quelle adibite ad uso commerciale.
- L'introduzione del concetto di "danno ambientale" (anche potenziale), in relazione al quale, nel caso di eventi che compromettano l'integrità ambientale, è previsto l'inasprimento di talune fattispecie sanzionatorie, nonché l'obbligo di redigere la "denuncia di evento straordinario".
- La possibilità per gli Enti gestori delle Aree Marine Protette di istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati nelle zone di riserva generale (zone "B") o di riserva parziale (zone "C") per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone. Con le nuove norme, compatibilmente con i pertinenti strumenti di pianificazione, diventa anche possibile realizzare zone di rimessaggio ove ricoverare a secco unità da diporto sino a 12 metri di lunghezza, garantendone comunque la fruizione pubblica.

Il nuovo testo del Codice del Diporto prevede anche l'adozione del Sistema Telematico Centrale per il diporto (SISTE) che, con il successivo e correlato D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152, ha trovato ulteriore regolamentazione venendo formalmente istituito presso il Dipartimento per i Trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il SISTE include in particolare:

- l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)[3];

---

[2] Per "armatore" si intende chi assume l'esercizio dell'unità da diporto.

[3] Con successivi Decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verranno stabilite le modalità per il trattamento, la conservazione e la gestione informatizzata dei dati dell'archivio, nonché individuate le risorse di personale da assegnare, anche per le attività di validazione dei dati comunicati dagli STED.

- lo Sportello telematico del diportista (STED)[4], presso il quale sono espletate le attività di conservatoria ed ogni altra pratica relativa alle unità da diporto.

Dal 1° aprile al 31 agosto 2019 è avviato un primo periodo di sperimentazione del sistema che riguarderà solo alcuni STED specificatamente individuati con apposito provvedimento ministeriale.
Le operazioni di graduale informatizzazione e definitivo popolamento dell'Archivio telematico centrale con i dati contenuti nei pubblici registri del diporto verranno completate entro il 1° gennaio 2021, dando priorità alle unità da diporto, immatricolate entro il 31 agosto 2019, per le quali gli interessati si troveranno nel frattempo ad espletare attività di conservatoria o pratiche tecnico-amministrative comunque connesse all'utilizzo dell'unità (es. rilascio della licenza di navigazione o del certificato di sicurezza, dichiarazione di armatore, rilascio della licenza provvisoria di esercizio dell'apparato radiotelefonico, etc.).
A decorrere dal 1° settembre 2019 le unità da diporto di nuova immatricolazione saranno tutte iscritte esclusivamente nel nuovo Archivio telematico centrale.

In attesa dell'oramai imminente revisione del regolamento al Codice del diporto e delle norme a questo ulteriormente correlate, restano ancora ferme le attuali disposizioni. In proposito, è bene ricordare che:

a) i possessori di natanti hanno sempre la facoltà di richiedere al Comando Generale delle Capitanerie di porto l'attribuzione di un numero di identificazione "SAR" ai fini della ricerca e soccorso in mare; la norma diventerà operativa non appena saranno emanate le relative direttive;

b) gli apparecchi galleggianti (atolli), obbligatori quando la navigazione si svolge tra le sei e le dodici miglia dalla costa, a decorrere dal 1° gennaio 2009, devono essere sostituiti con una zattera di salvataggio autogonfiabile. Il Comando Generale delle Capitanerie di porto con Decreto 2 marzo 2009 ha stabilito le caratteristiche tecniche delle nuove zattere;

c) nelle more dell'introduzione della nuova modalità a quesiti predeterminati (quiz) degli esami per il rilascio delle patenti nautiche, l'accesso agli stessi può avvenire secondo le seguenti modalità:
   - per quanto riguarda gli Uffici provinciali della Motorizzazione, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami i candidati residenti o domiciliati nella rispettiva provincia, oppure in una provincia confinante con la suddetta, ovvero in altra provincia ricompresa nella medesima regione della provincia di residenza o di domicilio del candidato;
   - per quanto riguarda gli Uffici Marittimi periferici, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami presso ciascuna Capitaneria di porto o Ufficio Circondariale Marittimo i candidati residenti o domiciliati in una delle province ricomprese nella giurisdizione territoriale della rispettiva Direzione Marittima, ovvero della Direzione Marittima con essa confinante.

   Resta in proposito ferma la deroga per i cittadini stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero che possono sostenere l'esame ovunque;

d) nei casi di smarrimento del certificato d'uso del motore o della dichiarazione di potenza, qualora i soggetti commerciali, autorizzati al rilascio del duplicato della dichiarazione di potenza del motore, non siano più sul mercato o ne sia stato dichiarato il fallimento, il motore può essere sottoposto ad accertamento della potenza presso i centri prova autoveicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini del rilascio del relativo documento;

e) diversamente dal passato, la fattura, autenticata e registrata, costituisce titolo di proprietà valido ai fini dell'iscrizione delle unità nei registri;

f) i salvagente omologati con la normativa "EN" (Europea) devono essere sostituiti con quelli omologati con le norme "ISO" (Internazionali). Per maggiori notizie si rinvia alla sezione "Cinture di salvataggio".

Ulteriori novità che interessano il mondo della nautica

1) L'art. 3 del D.L. 13 maggio 2011, n° 70 ha esteso la normativa sulla nautica alle navi da diporto destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (*Yacht in commercial use*).
2) A norma del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012 (c.d. liberalizzazioni), le unità da diporto di bandiera extra-comunitaria possono essere impiegate in attività commerciale (locazione, noleggio, ecc.).
3) L'art. 6 del D. Lgs. n. 4/2012 prevede una modifica alla normativa sulla pesca sportiva rinviando ad un apposito regolamento che stabilirà nuovi criteri e modalità per l'esercizio dell'attività di pesca sportiva.
4) Con D.L. 26.04.2013, n°43 è stato aumentato il costo delle marche da bollo che passa ad Euro 16,00.
5) Con Decreto 3 giugno 2014, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha parzialmente modificato la previgente disciplina inerente le procedure per l'individuazione degli Enti e delle Associazioni nautiche di livello nazionale, individuando i nuovi parametri di effettuazione dell'attività di vigilanza sugli stessi.
6) L'art. 49 *bis* del Codice del diporto prevede che il titolare persona fisica (o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione), ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto (iscritte nei registri nazionali) può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità, senza che ciò costituisca uso commerciale della stessa. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere così assunti con il solo requisito del possesso della patente; nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere, invece, munito di titolo professionale del diporto. Con una recente circolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è espresso affermando che, per la fattispecie del noleggio occasionale, non è possibile stipulare accordi di sub-noleggio, né noleggiare occasionalmente l'unità ad una società a sua volta avente come oggetto sociale l'attività di *charter*. I proventi derivanti dall'attività di noleggio occasionale (di durata complessiva non superiore a 42 giorni) sono sottoposti, a richiesta del percipiente, ad un regime fiscale semplificato. Con Decreti interministeriali rispettivamente in data 26.02.2013 e 07.10.2014 sono state definite le modalità di comunicazione all'Agenzia delle Entrate ed alla Capitaneria di porto territorialmente competente, attraverso un modello in formato "pdf" reperibile sul sito istituzionale della Guardia Costiera (www.guardiacostiera.it).
7) Con D.M. 03.10.2014 sono stati stabiliti i requisiti che devono possedere le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, nell'ambito di idonee strutture dedicate alla nautica.

---

[4] Lo STED è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso:
a) le Capitanerie di porto, gli Uffici Circondariali marittimi e gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC);
b) i raccomandatari marittimi a tal fine abilitati;
c) gli studi di consulenza in possesso di autorizzazione in corso di validità rilasciata ai sensi della Legge n°264/1991 ed a tal fine specificatamente abilitati.

8) Con apposita Circolare del 15 luglio 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito come il Decreto 2 marzo 2012 «Clini-Passera» (che vieta alle navi di passare a meno di due miglia di distanza da aree marine protette ponendo anche limiti per la navigazione all'interno delle stesse) non si applichi alle unità da diporto.

9) Con D.M. 1 ottobre 2015, la tabella delle dotazioni minime dei medicinali da tenere a bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto è stata modificata. Per le unità da diporto impiegate come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo valgono le indicazioni dell'art. 90 del regolamento al Codice del diporto.

10) Con Decreto 15 dicembre 2015, n°225 è stata innovata la normativa inerente i libretti carburante per l'impiego dei prodotti energetici (gasolio e benzina) e degli oli lubrificanti nelle imbarcazioni in navigazione nelle acque marine comunitarie e nelle acque interne. Sono esclusi dall'esenzione fiscale/tributaria i prodotti energetici utilizzati dalle imbarcazioni private da diporto, anche quando utilizzate mediante contratti di locazione. L'agevolazione si applica, invece, per i prodotti utilizzati per la navigazione nella acque marine comunitarie di unità da diporto adibite ad esclusivo scopo commerciale mediante contratto di noleggio. In tema di libretti carburante e con riguardo alla navigazione nelle acque marine comunitarie, l'Agenzia delle Dogane, con circolare n. 5/D prot. RU31289 del 15.03.2016, ha ribadito che i carburanti esenti sono quelli impiegati nelle acque territoriali e nelle acque marittime interne, incluse quelle lagunari e le acque portuali, specificando altresì che ricadono nella disciplina del D.M. n. 225/2015 anche quelli riforniti ad imbarcazioni in navigazione diretta tra porti nazionali o da questi verso porti comunitari su tratte che comportano l'attraversamento di acque non comunitarie.

11) Con la legge di stabilità 2016 (comma 366, articolo 1 della legge n. 208/2015) è stato abrogato il tributo precedentemente dovuto per il possesso di imbarcazioni e navi oltre i 14 metri di lunghezza.

12) Con il Decreto 2 agosto 2016, n. 182 sono stati modificati i requisiti visivi per il conseguimento o la convalida delle patenti nautiche, innovando anche il modello di certificato medico da cui, per legge, deve risultare l'idoneità dell'interessato. Detto Decreto contemplava la facoltà per coloro ai quali, nel periodo compreso tra il 21.12.2008 (*cfr.* data di entrata in vigore del Decreto n. 146/2008) ed il 20.10.2016 (*cfr.* data di entrata in vigore del citato Decreto n. 182/2016), sia stata revocata la patente nautica esclusivamente per difetto dei requisiti visivi, di chiedere agli uffici competenti, fino al 20.10.2017, la revisione del provvedimento di revoca. La novità più importante è data dalla possibilità di dimostrare in sede di visita oculistica di avere un campo visivo normale (non inferiore a 10/10) anche con uso di occhiali o lenti a contatto. In quest'ultimo caso, gli occhiali utilizzati dovranno esser dotati di dispositivi adatti ad evitarne la perdita accidentale, anche in situazioni di emergenza, mentre in caso d'uso di lenti a contatto, devono esser utilizzati occhiali di protezione con lenti neutre.

13) Il 14 giugno 2016 è entrato in vigore il Decreto Ministeriale 12 maggio 2016, n. 101 con cui sono state introdotte nuove norme per le modalità di raccolta e di smaltimento dei prodotti esplodenti e, fra questi, anche dei segnali di soccorso luminosi scaduti utilizzati nel settore marittimo (compreso il diporto nautico). Nell'ambito di tale nuova disciplina rileva l'obbligatorietà del distributore di articoli pirotecnici di provvedere alla raccolta gratuita di quelli scaduti, non usati o non più suscettibili di ulteriore uso per le finalità cui sono destinati, nonché dei rifiuti derivanti dal loro utilizzo, consegnati da parte dell'utilizzatore.

14) La Legge n. 154/2016 ha innovato le vigenti disposizioni in materia di pesca. In particolare, sono state incrementate, fra l'altro, le sanzioni amministrative pecuniarie per talune violazioni in materia di pesca non professionale.

15) Relativamente all'attività degli studi di consulenza autorizzati a mente della legge 8 agosto 1991, n°264, presso i quali può anche essere attivato lo Sportello Telematico dell'Automobilista, è stato chiarito che gli stessi allorquando procedono al ritiro della licenza di navigazione possono continuare a rilasciare all'interessato la ricevuta prescritta dall'art. 7 della citata legge n°264/1991 e ciò nelle more che vengano individuati i nuovi modelli di ricevuta da offrire all'utenza.

16) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fissato in un anno la giacenza massima per le patenti nautiche emesse, convalidate o rinvenute, a seguito di furto o smarrimento, e mai ritirate dai titolari, pur se ripetutamente in tal senso sollecitati. Il suddetto termine annuo decorre dal momento in cui l'emissione, la convalida o il ritrovamento del documento sono comunicati in forma scritta al richiedente. Allo scadere di tale periodo di possibile conservazione senza che sia stata ritirata la patente nautica, l'Ufficio competente comunica al titolare l'avvio del procedimento amministrativo di distruzione del documento, che ha luogo tra il trentesimo ed il quarantacinquesimo giorno dalla data di invio della predetta comunicazione.

17) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel richiamare le vigenti norme in relazione alle quali si prevede la sostituzione del modello di patente nautica (*cfr.* artt. 38, comma 4, e 45 del regolamento al Codice della Nautica da diporto), ha ribadito come a tali specifici casi si accompagni una norma di carattere generale (*cfr.* art. 28, comma 2, del predetto regolamento), che dispone la conformità delle patenti nautiche al modello a tal fine approvato (che, ad oggi, risulta esser quello indicato dal Decreto direttoriale 16 marzo 2009). Per tale ultima ragione, la validità e la durata delle patenti nautiche rilasciate fino alla data di pubblicazione del Decreto direttoriale sopra citato (ovvero di quelle stampate su modello a "fisarmonica", ma prive, nell'apposito riquadro, dell'indicazione relativa all'abilitazione di categoria "C") viene confermata nei relativi termini di scadenza prevedendone, comunque, la sostituzione all'atto della successiva convalida. Pertanto, in tutti i casi di convalida/rinnovo di siffatte patenti non recanti il riferimento all'abilitazione di categoria "C", gli interessati dovranno avviare il relativo procedimento amministrativo tenendo conto che il preposto Ufficio dovrà rilasciare, in sostituzione del precedente, un nuovo stampato di patente nautica, conforme alle norme in vigore.

18) In conformità alla Direttiva 2013/53/UE del 20.11.2013, con D. Lgs. 11 gennaio 2016, n°5 sono stati stabiliti i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto e delle moto d'acqua, abrogando la precedente Direttiva 94/25/CE. La nuova norma, che riguarda anche i motori di propulsione, si applica a tutte le unità da diporto fino a 24 mt.. Fino al 18.01.2017 potevano esser messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data del 18.01.2016. Possono, invece, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza $\leq$ 15 Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico all'uopo previsti dal D. Lgs. n. 5/2016, purché immessi sul mercato prima del 18.01.2020.

19) Il D.M. 27.04.2017 ha disciplinato gli adempimenti relativi agli arrivi e partenze del naviglio mercantile, da diporto e da pesca, esentando da ogni formalità le unità addette alla navigazione da diporto o ad uso privato. Il nuovo testo del Codice del diporto ha ulteriormente disposto che "le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'Autorità marittima" all'arrivo o alla partenza dal porto; tale esenzione si applica anche alle unità da diporto battenti bandiera dell'unione europea adibite ad attività commerciale.

Le novità per l'anno 2019

1) Con Decreto 23.01.2018 sono state rideterminate le tasse da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (Euro 20,00 per le patenti di categoria "A" e "C" ed Euro 60,00 per le patenti di categoria "B").
2) Con Decreto 29.05.2018 sono stati aggiornati gli importi dei diritti e dei compensi dovuti per prestazioni e servizi per la nautica da diporto già previsti dalla tabella "A" in allegato XVI al D.Lgs. 18 luglio 2005, n°171.
3) Ai fini dell'esercizio della pesca per finalità ricreative, turistiche o sportive, il Decreto Direttoriale n°26024 del 20.12.2018 ha prorogato al 31 dicembre 2019 la validità della comunicazione a suo tempo introdotta dal Decreto Ministeriale 6 dicembre 2010.
4) A mente del D.L. 25.07.2018 n°91, le disposizioni di cui all'articolo 39, comma 1, lettera b), del Codice del diporto relative all'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019.
5) Con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152 è stato approvato, in via definitiva, il regolamento recante la disciplina delle nuove norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE).

QUALI SONO LE UNITÀ DA DIPORTO

Per unità da diporto si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto.
Sono definiti:

- Natanti: le unità a remi ovvero con scafo di lunghezza[5] pari o inferiore a mt. 10 (a vela e a motore) misurata secondo gli *standard* armonizzati. L'immatricolazione di queste unità è facoltativa, ma se iscritte nei registri assumono il regime giuridico delle imbarcazioni (iscrizione, passaggi di proprietà, visite periodiche, licenza di navigazione, ecc.).
- Moto d'acqua: le unità con lft. fino a 4 mt., con motore a pompa a getto d'acqua, azionate da persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.
- Imbarcazioni: le unità con scafo di lunghezza superiore a mt. 10 e fino a mt. 24, misurata secondo gli *standard* armonizzati.
- Navi da diporto minori "storiche": quelle unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e fino a 100 tsl, costruite prima del 1967.
- Navi da diporto "minori": quelle unità, diverse da quelle "storiche", con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e fino a 600 tsl..
- Navi da diporto "maggiori": quelle unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e alle 600 tsl..
- *"Commercial yacht"*: quelle unità usate ai fini commerciali.

Nota: Le navi e le imbarcazioni da diporto (ma non i natanti) hanno l'obbligo di esporre la bandiera di nazionalità e sono contraddistinte da una sigla di individuazione. Esse sono iscritte nei pubblici registri tenuti dalle competenti Autorità marittime[6] ed in relazione alla categoria di progettazione, sono abilitate alla navigazione e munite della relativa licenza per la navigazione e del pertinente certificato di sicurezza.

In relazione alla costruzione, le imbarcazioni ed i natanti da diporto si suddividono in due grandi categorie: unità con marchio "CE", soggette alla normativa comunitaria di cui alla direttiva 2013/53/UE (ovvero alle precedenti direttive 94/25/CE sulla commercializzazione delle unità da diporto e 2003/44/CE in materia di gas di scarico e emissioni acustiche), e unità senza marchio "CE" che continuano ad essere assoggettate alla vecchia normativa della legge n.50/71 (soppressa) ma ripresa in parte dal Codice del diporto.
Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "autorizzato" o "notificato" ai sensi rispettivamente del D. Lgs. n°5/2016 o del D. Lgs. n°104/2011.
Nota: Per fac-simili e modelli di domanda inerenti l'iscrizione delle unità da diporto nei pubblici registri oppure per ogni altro riferimento in materia di diporto nautico si può consultare il sito istituzionale della Guardia Costiera (www.guardiacostiera.gov.it/diportisti).

---

[5] Secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666, la lunghezza delle unità da diporto include tutte le parti strutturali e integrali dell'unità, quali prue o poppe di legno, plastica o metallo, impavesate e giunzioni scafo/ponte. Questa lunghezza esclude, invece, le parti rimovibili che possono essere staccate in modo non distruttivo e senza influire sull'integrità strutturale dell'unità, per esempio, alberi, bompressi, pulpiti a ciascuna estremità dell'unità, accessori della testa di ruota, timoni, motori entrofuoribordo, motori fuoribordo e relative staffe e piastre di supporto, piattaforme di immersione, piattaforme di imbarco, bottacci e parabordi.

[6] In attesa dell'emanazione dei decreti attuativi attraverso cui disciplinare il funzionamento dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, i pubblici registri in cui sono iscritte le imbarcazioni da diporto (R.I.D.) rimangono tenuti dalle Capitanerie, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici provinciali della motorizzazione civile (*ex* MCTC), mentre quelli in cui sono iscritte le navi da diporto (R.N.D.) restano tenuti dalle sole Capitanerie di porto.

ATTENTI AI LIMITI DI NAVIGAZIONE

Unità senza Marcatura "CE"

Fino al 16.6.1998, le unità da diporto (natanti e imbarcazioni) sono state costruite e abilitate alla navigazione (entro sei miglia e senza alcun limite), sulla base dei criteri stabiliti dall'allora vigente legge n. 50/71. Per queste unità, poste sul mercato prima di tale data, non cambia nulla e continuano a rimanere abilitate alla navigazione entro sei miglia e senza alcun limite, con l'unica deroga per quei natanti riconosciuti idonei per la navigazione fino a 12 miglia dalla costa o senza alcun limite dalla costa a cura di un organismo tecnico notificato/autorizzato.
Attenzione: Una direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede che, nel caso di sostituzione del motore con altro di maggiore potenza, indicata nel certificato di omologazione (per le unità omologate) ovvero riportata nella licenza di navigazione (per quelle non omologate), è necessario adeguare le parti interessate dalla rimotorizzazione ai requisiti essenziali di sicurezza previsti dalla normativa comunitaria per le unità "CE". In tale ipotesi o il nuovo motore ha la stessa potenza (o inferiore) a quello vecchio da sostituire, ovvero è opportuno prendere contatti con un organismo notificato (o affidato) per una valutazione preventiva delle verifiche da eseguirsi ai fini del mantenimento dei requisiti essenziali di sicurezza.

Nota: Le imbarcazioni, che sono munite di licenza di navigazione, possono uscire e rientrare tranquillamente sia nei Paesi dell'U.E. sia in quelli extracomunitari.

Ferme restando le considerazioni che verranno fatte in ordine alla distanza di navigazione dalla costa, i natanti che durante le vacanze vengono portati fuori dei Paesi comunitari, non essendo prevista per essi alcuna certificazione o documento che li riconduca al Paese di bandiera, rischiano di non poter rientrare perché senza marchio "CE". A tale scopo, all'uscita dall'Italia, è opportuno chiedere all'ufficio doganale di certificare che il mezzo nautico si porta al seguito per turismo (con accurata descrizione delle caratteristiche tecniche costruttive anche del motore a bordo poiché il Codice del diporto ha soppresso il certificato d'uso). In proposito, maggiori informazioni potranno essere reperite presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane.

Unità con Marcatura "CE"

A partire dal 16 giugno 1998, con la piena entrata in vigore della normativa comunitaria, la commercializzazione delle unità da diporto nell'ambito dei Paesi comunitari ha dovuto rispettare i prescritti requisiti essenziali in materia di sicurezza, di salute, di protezione dell'ambiente e dei consumatori e riportare il marchio "CE". Come detto, fino al 18 gennaio 2017 potevano essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del D. Lgs. n° 5/2016 (*ndr.* 18 gennaio 2016). Potevano, inoltre, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza pari o inferiore a 15Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico della «fase I» del Codice del diporto. Dopo il 18 gennaio 2017, si devono seguire, invece, i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti secondo quanto stabilito dal richiamato D. Lgs. n°5/2016.
Il Codice del diporto prevede quattro categorie di progettazione delle unità, distinte con le lettere "A", "B", "C" e "D", progettate e costruite in funzione della forza del vento e dell'altezza significativa delle onde che l'unità può affrontare. Rientra nella responsabilità del comandante/conduttore utilizzare l'unità nei limiti della categoria di progettazione assegnata dal costruttore, secondo le indicazioni riportate nel manuale del proprietario che accompagna la barca.
Le categorie di progettazione sono:

- Categoria "A": per navigazione con venti che possono superare forza 8 (scala *Beaufort*) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 mt. ad esclusione di circostanze anomale come tempeste, tempeste violente, uragani, tornado e condizioni estreme di navigabilità o onde anomale;
- Categoria "B": per navigazione, con vento fino a forza 8, compreso, e onde di altezza significativa fino a 4 mt., compresi (mare agitato);
- Categoria "C": per navigazione , con vento fino a forza 6, compreso, e onde di altezza significativa fino a 2 mt., compresi (mare molto mosso);
- Categoria "D": per navigazione, con vento fino a forza 4, compreso, e altezza significativa delle onde fino a 0,3 mt., compresi, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 mt..

La categoria di progettazione determina le condizioni meteo-marine entro le quali l'unità può navigare con sicurezza. Sulle unità da diporto marcate "CE" deve essere fissato sullo scafo sia il numero d'identificazione che la targhetta del costruttore (riportante gli estremi del fabbricante, la categoria di progettazione, la portata massima consigliata ed il numero massimo di persone trasportabili). Tutte le unità da diporto marcate "CE" sono dotate del manuale del proprietario (che non rientra fra i documenti di bordo).
Riassumendo, le imbarcazioni da diporto "CE" (per i natanti si veda di seguito) delle categorie "A", "B", "C" e "D" possono navigare a qualsiasi distanza dalla costa ma devono rispettare le condizioni meteo-marine stabilite per ciascuna categoria di progettazione.
La vigente normativa in materia di sicurezza è improntata alla responsabilizzazione del conduttore, nello spirito delle regole comunitarie e del Codice del diporto, in materia di requisiti di sicurezza delle unità con marchio "CE", ed alla loro idoneità a navigare in determinate condizioni di vento e di mare. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare, altresì, che alla partenza sia presente a bordo personale qualificato sufficiente a formare l'equipaggio, in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteo-marine, alla distanza dalla costa e dai porti sicuri.
Attenzione: La costruzione delle navi da diporto soggiace alle regole tecniche presupposte dal Codice della Navigazione, potendo navigare senza alcun limite di distanza dalla costa. Il numero massimo di persone trasportabili è determinato a seguito di una specifica visita di sicurezza effettuata dall'Autorità marittima e da un organismo tecnico.

Navigazione nelle acque interne

Il Codice del diporto ha imposto ai proprietari di unità da diporto di lunghezza superiore a mt. 10, non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, di provvedere alla loro iscrizione entro 90 giorni dalla data di entrata del Codice stesso, termine scaduto il 13 dicembre 2005. Coloro che non lo avessero fatto possono procedere all'iscrizione ma sono soggetti alle sanzioni amministrative previste dal Codice medesimo. La norma prevede che in mancanza del titolo di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne. Alla domanda d'iscrizione va allegata la documentazione tecnica (per le unità "CE": dichiarazione di conformità e copia dell'attestazione "CE" del tipo [per le unità oltre i 12 mt.] o l'attestazione di idoneità [se l'unità è del tipo non - "CE"] rilasciata da un organismo notificato o autorizzato, nonché la dichiarazione di potenza dell'apparato motore [per i motori entro-fuori bordo]). Le unità già iscritte e poi cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente immatricolate presso il medesimo ufficio sulla base della documentazione di proprietà e tecnica agli atti. L'ufficio può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo tecnico. Al termine del procedimento viene rilasciata la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza.

IL CERTIFICATO DI SICUREZZA

Le imbarcazioni e le navi da diporto, per essere abilitate alla navigazione, devono essere munite di apposito certificato di sicurezza. I natanti da diporto non sono, invece, soggetti alle visite di sicurezza, non avendo infatti l'obbligo di alcun certificato di sicurezza. Il certificato di sicurezza, i cui estremi vengono riportati anche nella licenza di navigazione, costituisce documento di bordo. Il regolamento di attuazione al Codice del diporto prevede che detto documento, rilasciato dall'Ufficio di iscrizione all'atto della prima immatricolazione, alla scadenza della validità e previa visita periodica da parte di un organismo tecnico ("notificato" o "affidato"), si rinnova per la durata di 5 anni. Ai fini degli accertamenti tecnici di idoneità e della valutazione di conformità alla normativa comunitaria, gli organismi tecnici "notificati" sono: il R.I.Na, l'Istituto Giordano di Bellaria, il *Det Norske Veritas* Italia, l'A.N.C.C.P. - (Agenzia Nazionale Certificazioni Componenti e Prodotti,) l'Udicer/Nautitest di Venezia, la Società *Quality and Security* di Salerno, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza S.r.l. e l'Ente Navale Europeo ENAVE S.r.l.. Altri organismi c.d. "affidati" possono, invece, effettuare le operazioni di stazzatura e le sole visite di sicurezza alle unità da diporto, non avendo competenze per la certificazione "CE". Ad oggi due di questi coincidono con altrettanti organismi "notificati" (il R.I.Na e il *Det Norske Veritas*), i restanti sono l'*American Bureau of Shipping*, il registro francese *Bureau Veritas* ed il *Germanisher Lloyd*.
In caso di primo rilascio, il certificato di sicurezza ha una validità di 10 anni dall'immatricolazione, per le unità nuove, marcate "CE" delle categorie "C" e "D" e per quelle costruite in base alla *ex* legge 50/1971, abilitate alla navigazione fino a 6 miglia dalla costa, mentre per le unità "CE" delle categorie "A" e "B" e per quelle costruite con i criteri stabiliti dalla citata *ex* legge 50/1971 ed abilitate alla navigazione senza limiti, la validità del certificato è invece di 8 anni dall'immatricolazione. Per tutte le predette tipologie di unità, il successivo periodo di rinnovo sarà sempre di 5 anni a partire dalla data di conclusione degli accertamenti tecnici di volta in volta effettuati, salvo le visite occasionali per convalida da effettuarsi nei casi di sinistri, gravi avarie ovvero in tutti quei casi in cui siano mutate le condizioni in forza alle quali era stato rilasciato il certificato di sicurezza.
In passato, per la sostituzione del vecchio certificato di sicurezza con il modello regolamentare prescritto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 4385 dell'11 marzo 2009, allo scopo di evitare sovraccarichi di lavoro agli uffici periferici e imposizioni di procedure complesse per gli utenti, ha disposto che il vecchio modello di certificato di sicurezza potesse essere rinnovato, a seguito della visita periodica, alla scadenza prevista (otto o dieci anni in caso di primo rilascio, cinque anni in caso di rinnovo successivo al primo) una sola volta per ulteriori cinque anni, apponendovi la seguente dicitura:

"A seguito della visita periodica effettuata all'unità nel porto di _____ con esito _____ si rilascia attestazione di idoneità n. _____, ai sensi dell'art. 50, comma 5, del decreto ministeriale 29.7.2008, n. 146. Il presente certificato è valido fino al _____Luogo _____ li _____ (Firma del rappresentante legale) Timbro Organismo Tecnico"

Alla scadenza dell'ulteriore periodo di rinnovo, il certificato deve essere comunque sostituito con il nuovo modello a cura dell'Ufficio di iscrizione. In tal caso, l'Autorità marittima, della navigazione interna o consolare avente giurisdizione sul luogo in cui viene eseguita la visita, se non direttamente interessata, provvede a trasmettere all'Ufficio di iscrizione dell'unità l'attestazione di idoneità rilasciata dall'organismo tecnico, in originale unitamente a copia del certificato di sicurezza da sostituire, anticipando il tutto a mezzo fax o altri strumenti telematici di trasmissione, per velocizzare le procedure. Con circolare n°13029 del 14.07.2015, il Ministero, allo scopo di offrire un'ulteriore via di semplificazione all'utenza diportistica, ha consentito che, in caso di visita eseguita in luogo non rientrante nella giurisdizione dell'Ufficio di iscrizione dell'unità, in alternativa alla procedura poc'anzi descritta, possa rivolgere l'istanza di rilascio del nuovo certificato anche direttamente a detto Ufficio inviando la documentazione sopra richiamata.
Si tenga presente che l'Autorità marittima (consolare, se all'estero) o della navigazione interna, qualora ritenga che siano venute meno le condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza, può disporre che l'unità sia sottoposta alla procedura di convalida.
Note: Per tutte le unità da diporto adibite a noleggio è previsto che l'Autorità marittima o l'Ufficio di motorizzazione a seconda dei casi interessati, rilascino, a seguito di specifica visita a tal fine effettuata da un organismo tecnico riconosciuto, un apposito "certificato di idoneità al noleggio". Detto certificato ha validità triennale e sostituisce il normale certificato di sicurezza.
Attenzione: Secondo una direttiva ministeriale qualora la visita di rinnovo del certificato di sicurezza avvenga oltre il limite dei sei mesi dalla scadenza del medesimo, l'organismo tecnico contattato dovrà procedere ad una visita per la convalida effettuando tuttavia accertamenti più accurati come se si trattasse di una visita iniziale, segnalando la circostanza alla competente Autorità marittima o della navigazione interna.

A QUALI DISTANZE DALLA COSTA POSSONO NAVIGARE I NATANTI

Natanti senza "Marcatura CE"

I natanti da diporto, costruiti in base alla vecchia legge 50/1971 (con esclusione di quelli da spiaggia denominati *jole*, pattini, sandolini, mosconi, pedalò e *acquascooter*, disciplinati dalle ordinanze locali, che comunque non possono navigare oltre un miglio dalla costa), possono navigare:

- entro 6 miglia dalla costa: se prototipi;
- entro 12 miglia dalla costa: se prodotti in serie e abilitati alla navigazione senza alcun limite. Tali unità devono essere munite della certificazione di omologazione e della dichiarazione di conformità da tenere a bordo nel corso della navigazione.

Le unità da diporto, iscritte nei registri e poi cancellate, abilitate alla navigazione senza limite possono navigare entro 12 miglia dalla costa, a condizione che siano munite dell'estratto del Registro delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) dal quale si rilevano gli estremi dell'abilitazione.
I singoli natanti (prototipo o di serie non omologata), per navigare fino a 12 miglia devono essere riconosciuti idonei da un organismo notificato o autorizzato. Per ottenere la certificazione basta prendere contatti con un qualsiasi organismo tecnico ai fini della visita del natante e del rilascio dell'attestazione di idoneità (non è previsto che il documento debba essere vistato dall'Autorità marittima).
Gli *acquascooter* (moto d'acqua) possono navigare fino ad un miglio dalla costa, ma per la loro condotta, senza tener conto della potenza del motore, è obbligatoria la patente nautica. Le modalità di circolazione di detti mezzi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo, sono stabilite dalle ordinanze delle autorità marittime locali. Il regolamento al Codice consente di utilizzare tali mezzi anche come *tender* a bordo ma in questo caso quando al largo, l'*acquascooter* (recante l'indicazione "*tender to*…") può navigare fino alla distanza di un miglio dall'unità madre.

Natanti con "Marcatura CE"

I natanti da diporto con marchio "CE", a similitudine delle imbarcazioni, possono navigare, secondo la normativa sulla nautica, a qualsiasi distanza dalla costa nei limiti delle condizioni meteo-marine (di vento e di mare) stabilite per ciascuna categoria di progettazione.
Il nuovo Codice del diporto, rifacendosi alle vigenti norme di diritto internazionale, ha specificato, in maniera espressa, che tutti i natanti da diporto provvisti di marcatura "CE", indipendentemente dalla categoria di progettazione, devono comunque navigare entro le 12 miglia dalla costa.[7]

Navigazione con i natanti da diporto all'estero

I natanti per recarsi all'estero non hanno bisogno di alcuna autorizzazione. Ma nei vari Paesi dell'Unione europea tali unità non hanno sempre lo stesso requisito della lunghezza. Anche i documenti di bordo sono diversi nei vari Paesi dell'U.E. poiché mancano regole comuni e ciò può creare qualche problema ai diportisti italiani che navigano all'estero, come già avvenuto nel passato con le autorità francesi. La questione, almeno per quanto riguarda quest'ultimo Paese, è superata poiché è intervenuto un accordo tra il Comando Generale delle Capitanerie di porto e l'Addetto Doganale dell'Ambasciata francese, il quale prevede che i natanti che navigano nelle acque francesi devono avere a bordo:
la polizza di assicurazione dell'unità contenente il nome del suo proprietario;
la fattura d'acquisto del natante, se disponibile;
ove il mezzo nautico fosse utilizzato da un soggetto diverso dal proprietario o se la polizza assicurativa fosse intestata ad altro, è sufficiente un'attestazione a firma del proprietario (meglio se tradotta anche in lingua francese) o del titolare dell'assicurazione rilasciata alla persona che utilizza il natante.
Ma se le criticità con la vicina Francia sono state risolte, non si può dire altrettanto con gli altri Paesi che si affacciano sull'Adriatico o sul Mediterraneo, specie quelli della costa africana dai quali, data la situazione politica, meglio tenersi alla larga.

Navigazione negli specchi acquei sottocosta

In ossequio alle norme del Codice del diporto, la navigazione e le modalità di utilizzo dei piccoli natanti denominati *jole*, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 mt., nonché gli *acquascooter* e mezzi similari sono disciplinate, con ordinanza, dall'Autorità marittima.
Anche l'uso dei natanti da diporto a fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo è parimenti disciplinato con ordinanza della competente Autorità marittima.
In navigazione in prossimità della costa è importante, quindi, attenersi alle vigenti ordinanze, anche di polizia marittima, visionabili tramite i siti *internet* delle Capitanerie di porto (www.guardiacostiera.it), nonché consultare i portolani editi dall'Istituto Idrografico della Marina Italiana.
Durante la stagione estiva, con le ordinanze di sicurezza balneare (a cui è opportuno sempre di volta in volta riferirsi) si stabiliscono i limiti entro i quali la navigazione a motore è vietata, generalmente nella fascia dei 300-500 metri dalla costa (o altre distanze come nelle zone adriatiche) in cui, per ragioni di sicurezza dei bagnanti, si può navigare solo a remi.
Attenzione: nella fascia di 1.000 metri di distanza dalla costa la velocità delle unità non deve superare i 10 nodi, con scafo in dislocamento.
La partenza e l'atterraggio sono consentiti, in genere (ma è sempre preferibile consultare l'ordinanza locale), alla seguenti condizioni:
nei corridoi di atterraggio (in cui è vietata la balneazione); l'unità da diporto deve attraversare il corridoio a lento moto (la velocità, come all'interno dei porti, non deve superare i 3 nodi), restando la massima attenzione e cautela;
nelle zone senza corridoi, non frequentate da bagnanti (indicate nelle ordinanze), bisogna procedere a lento moto, senza motore, perpendicolarmente alla spiaggia, adottando tutte quelle precauzioni atte ad evitare incidenti.
Attenzione: le unità di lunghezza superiore ai 7 mt., quando alla fonda in periodo diurno, devono mostrare dove è meglio visibile un pallone nero di diametro adeguato.

---

[7] La Convenzione di *Montego Bay* sul diritto del mare del 1982, recepita con legge n. 689/1994, prevede che per le unità in navigazione fuori delle acque territoriali deve esistere uno stretto legame nave/bandiera, secondo il principio del *genuine link*, comprovato dai documenti di bordo. I natanti, com'è noto, non sono iscritti nei registri e pertanto non sono muniti dei documenti che ne attestino la nazionalità. Nell'alto mare la polizia della navigazione è esercitata dalle navi militari degli Stati che hanno aderito alla Convenzione e che, pertanto, possono procedere anche all'inchiesta di bandiera e al sequestro dei mezzi nautici, qualora ne ricorrano gli estremi. Non è superfluo quindi mettere sull'avviso i diportisti sugli ulteriori rischi che si possono correre quando la navigazione con un natante si svolge fuori delle acque territoriali (oltre le 12 miglia dalla costa ovvero dalla linea di base).

DOCUMENTI DA TENERE A BORDO

Sui natanti, oltre ai documenti di riconoscimento (che è sempre prudente avere con sè), devono essere tenuti:

– la dichiarazione di potenza del motore, sia per il motore entrobordo che fuoribordo, sulla quale sono riportati tutti i dati tecnici. Il certificato d'uso è stato soppresso dal Codice, ma quelli rilasciati continuano ad avere validità. Nei casi di smarrimento sono riconosciuti validi, come documenti equipollenti, il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità e, per le unità cancellate dai registri, l'estratto del R.I.D dal quale risultino i dati tecnici del motore;

– la polizza di assicurazione ed il relativo contrassegno (che non va più esposto ma va tenuto tra i documenti di bordo) per il motore sia principale sia ausiliario, di qualsiasi potenza, con massimali di garanzia conformi a quanto previsto dal vigente Codice delle assicurazioni private. (L'esenzione fino a 3 CV fiscali è stata soppressa). L'obbligo assicurativo è esteso anche ai motori dei *tender* ed ai motori amovibili, di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità a cui vengono applicati, risultando in tal caso assicurato il natante sul quale è di volta in volta collocato il motore. Sono escluse, invece, dall'obbligo assicurativo le unità a remi e quelle a vela senza motore ausiliario.[8] In proposito si accenna che, a seguito della legge di riforma della nautica n. 172 dell'8 luglio 2003, la Corte di Cassazione con la sentenza n. 25902 del 19.11.2013, ha stabilito il principio secondo cui il danno cagionato da un conduttore di una unità da diporto ad un terzo trasportato a titolo di cortesia, va risarcito ai sensi dell'art. 2054 cod. civ., e non già dell'art. 414 cod. nav., (che impone al passeggero di provare che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore), accomunando così l'ambito applicativo del diritto, non più con riferimento al Codice della Navigazione, ma al Codice della Strada. Inoltre, conformemente a quanto condiviso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in caso di omessa copertura assicurativa, deve ritenersi applicabile la sanzione prevista dal Codice della Strada;

– la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria;

– per i natanti omologati: il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità. Sul certificato è indicato il numero delle persone trasportabili, sempre più favorevole rispetto a quanto previsto dal regolamento al Codice del diporto per le unità non omologate (tre persone fino a mt. 3,50, quattro persone fino a mt. 4,50, cinque fino a 6 mt., sei fino a mt. 7,50, sette fino a 8,50 mt. e nove persone se di lunghezza superiore). Nel documento è, inoltre, indicata la potenza massima del motore installabile a bordo nonché l'abilitazione alla navigazione (per unità non "CE": entro 6 miglia o senza alcun limite).[9]

Nota: Quando a bordo sono trasportate attrezzature sportive subacquee, il numero delle persone trasportabili è ridotto in ragione di una persona ogni 75 kg. di materiale imbarcato.

Nel caso che a bordo vi sia un apparato radio VHF, anche di tipo portatile, devono essere tenuti i seguenti ulteriori documenti:

a) Certificato limitato di radiotelefonista per l'operatore responsabile della stazione radio di bordo (con apparati di potenza non superiore ai 60 Watt): un patentino che viene rilasciato dagli Ispettorati territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico e si consegue senza esame e non ha scadenza;

b) Licenza di esercizio RTF (obbligatoria per tutti gli apparati radio di bordo fissi o portatili): è soggetta ad imposta di bollo ed ha durata decennale (la sua scadenza coincide con il 31 dicembre dell'ultimo anno di validità); la licenza si riferisce al singolo apparato radiotelefonico ed è sostituita solo nel caso di cambio dello stesso ovvero aggiornata nel caso di cambio del proprietario o dell'armatore dell'unità; per i natanti da diporto, non iscritti, la richiesta di licenza deve essere presentata direttamente all'Ispettorato territoriale del Ministero dello Sviluppo Economico avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza[10];

c) Copia dell'autocertificazione per l'assunzione di responsabilità, nel caso d'uso dell'apparato radio ai soli fini di emergenza e di sicurezza; qualora, invece, l'impianto ricetrasmittente fosse utilizzato per il traffico di corrispondenza pubblica, il Codice ne impone il collaudo, nonché la sussistenza di un valido contratto di utenza con una società concessionaria da mantenersi a bordo (attualmente le società a tal fine autorizzate sono: Telemar, General Marine, Sirm, e Furuno Italia).

Sulle imbarcazioni ("CE" e non "CE") e sulle navi, oltre ai documenti di riconoscimento, devono essere tenuti a bordo:

– la licenza di navigazione con relativo certificato di sicurezza (di cui è sempre importante controllare la scadenza);

– la polizza di assicurazione dell'unità, nonché dell'eventuale motore ausiliario e del *tender*, indipendentemente dalla potenza del motore (vedasi quanto già detto in proposito per i natanti);

– la dichiarazione di potenza del motore (solo per le unità munite di motore fuoribordo); il certificato d'uso è stato soppresso ma quelli già rilasciati continuano ad essere validi. Nei casi di smarrimento vale quanto già evidenziato per i natanti;

– la tabella delle deviazioni (obbligatoria per la navigazione oltre le sei miglia);

– la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria, che può essere utilizzata nei termini e nei limiti di distanza dalla costa autorizzati nella relativa abilitazione.

Per l'impianto ricetrasmittente di bordo (che è sempre obbligatorio per le navi da diporto, mentre per i natanti e le imbarcazioni da diporto diviene obbligatorio solo quando si naviga oltre le 6 miglia dalla costa) vale quanto detto al precedente paragrafo dedicato ai natanti, con la sola eccezione che la domanda per il rilascio della licenza deve essere presentata all'Ispettorato territoriale del Ministero dello Sviluppo Economico avente giurisdizione sul luogo ove è iscritta l'unità, a cui si dovrà far pervenire l'apposita istanza per il tramite dello stesso ufficio di iscrizione (che, nel frattempo, rilascerà una licenza provvisoria di esercizio, assegnando un nominativo internazionale).

Attenzione: Per eventuali apparecchi TV presenti a bordo il canone «Radio e TV Speciale» è dovuto nei termini e modi specificati al sito *web* www.canone.rai.it/Speciali/Speciali.aspx_ .

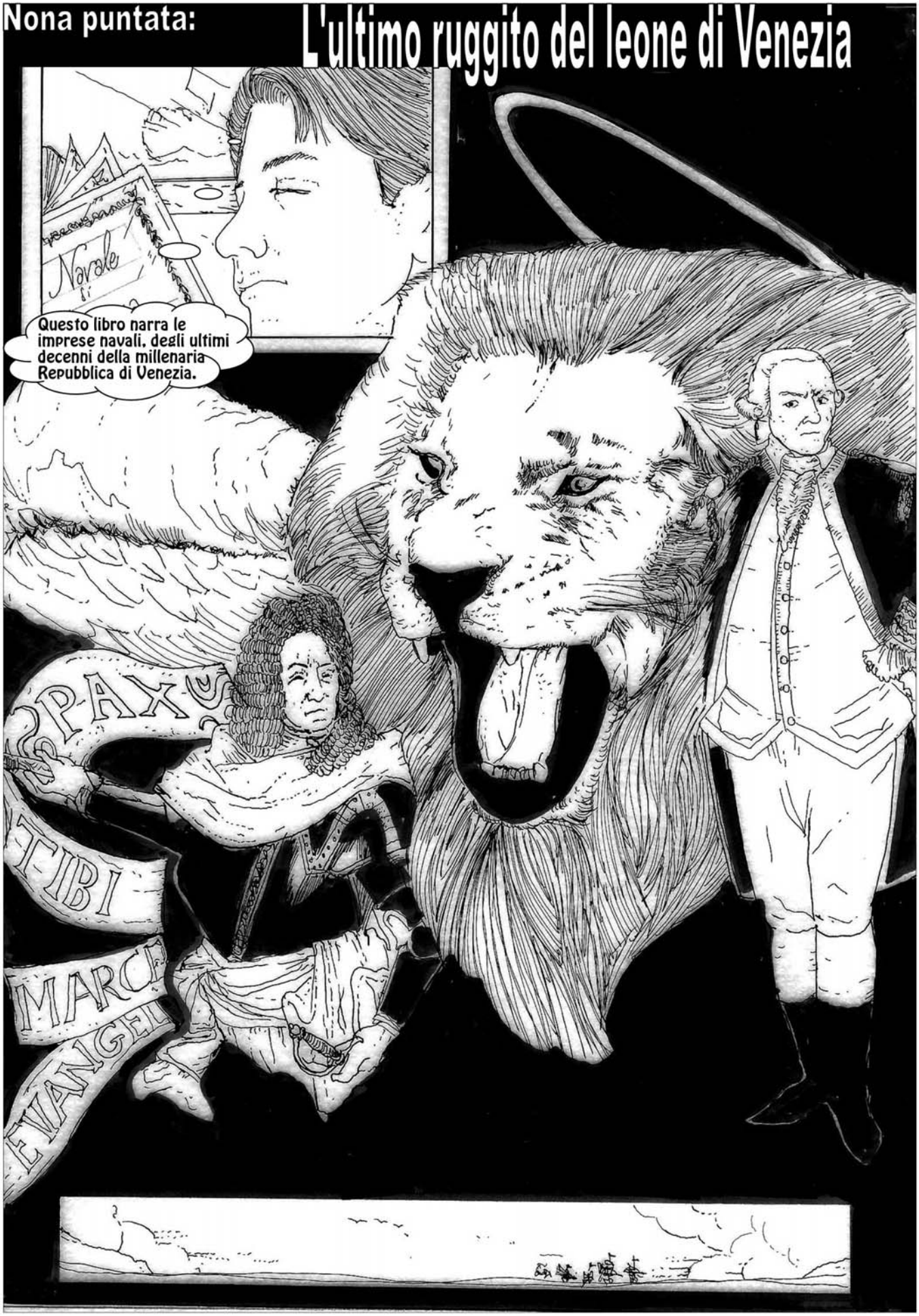
---

[8] L'obbligo di assicurazione incombe anche sulle unità immatricolate o registrate in Stati esteri, che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica; tale obbligo deve esser assolto per la durata della permanenza in Italia con le modalità indicate dal vigente Codice delle assicurazioni private di cui al D. Lgs. 7 settembre 2005, n°209.

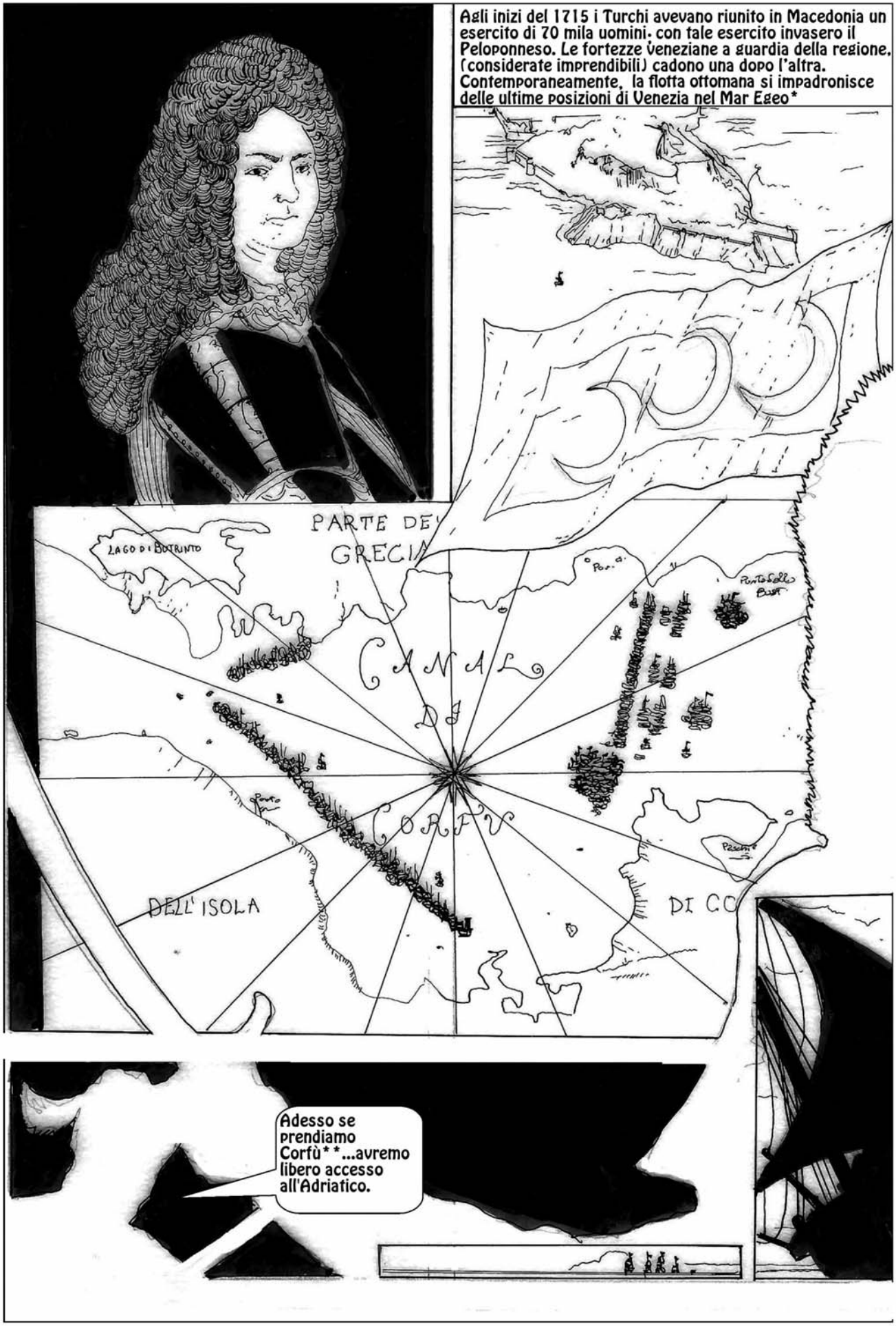
[9] L'obbligo di avere a bordo il "Manuale del proprietario" per le unità "CE" è stato soppresso.

[10] Ulteriori informazioni e *fac-simili* delle domande possono reperirsi sul sito *web* del Ministero dello Sviluppo Economico, all'indirizzo www.mise.gov.it/index.php/it/comunicazioni/radio/autorizzazioni-e-licenze/servizio-radioelettrico-marittimo .

Nona puntata: L'ultimo ruggito del leone di Venezia



Testi e disegni di Marco Trecalli - Consulenza di Mino Milani



*le isole di Tinos e di Egina. I possedimenti della Repubblica si sono ormai ridotti alla costa dalmata e alle Isole Ionie. Corfù, la più grande e la più settentrionale di queste isole. ** Corfù era l'avamposto ideale per lanciare un'offensiva navale contro le coste italiane, poichè dista dalle sue coste alcune decine di chilometri.

Gli Ottomani assediarono la città di Corfù; questa era potentemente fortificata. I Veneziani affidarono il comando della piazzaforte al maresciallo conte von der Schulenburg*...per l'ennesima volta gli Ottomani subirono una sconfitta.

*Veterano di tutte le guerre che si sono svolte in Europa negli ultimi quattro decenni. **Il fallimento Ottomano a Corfù ebbe molteplici cause, fra queste: la strenua difesa degli assediati (non della popolazione autoctona, ostile a Venezia) e un temporale di una forza inaudita mette a mal partito la flotta ottomana, inonda le loro trincee egli accampamenti, mettendo fuori uso anche alcune batterie d'artiglieria.

Per la vittoria di Corfù, Antonio Vivaldi compose la "Giuditta trionfante"

Fu l'ultima grande vittoria della Serenisima (ormai politicamente sulla via del tramonto). Dal punto di vista culturale, era ancora quella di un tempo. la Venezia di Vivaldi nella musica, Goldoni nella letteratura e Tiepolo ed il Canaletto nella pittura.

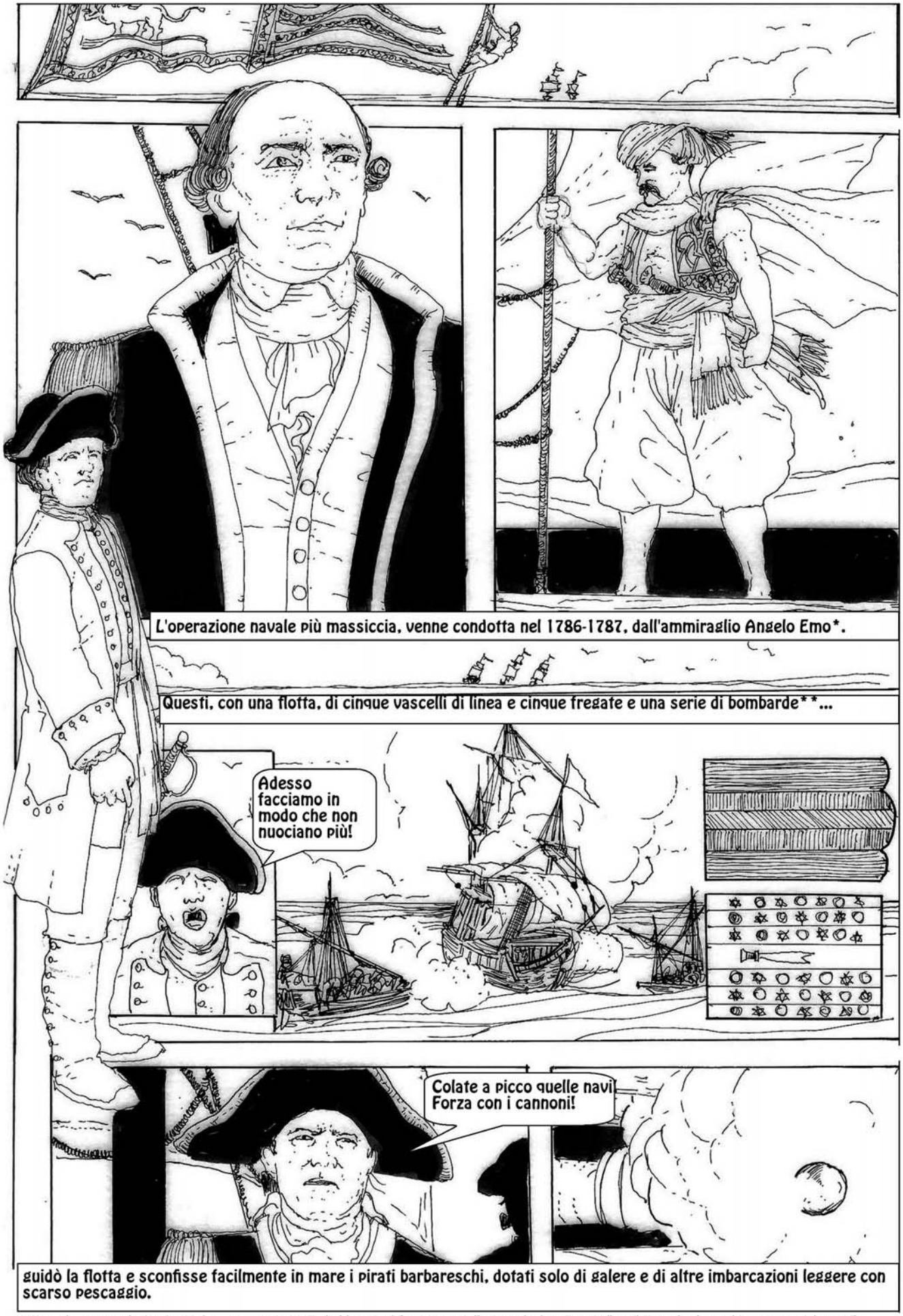
Anche se molto debole, la Repubblica non mancò di intervenire contro la pirateria. Con le spedizioni del 1766 e 1778....

Contro Tripoli covo dei pirati barbareschi ed emporio per la tratta degli schiavi.

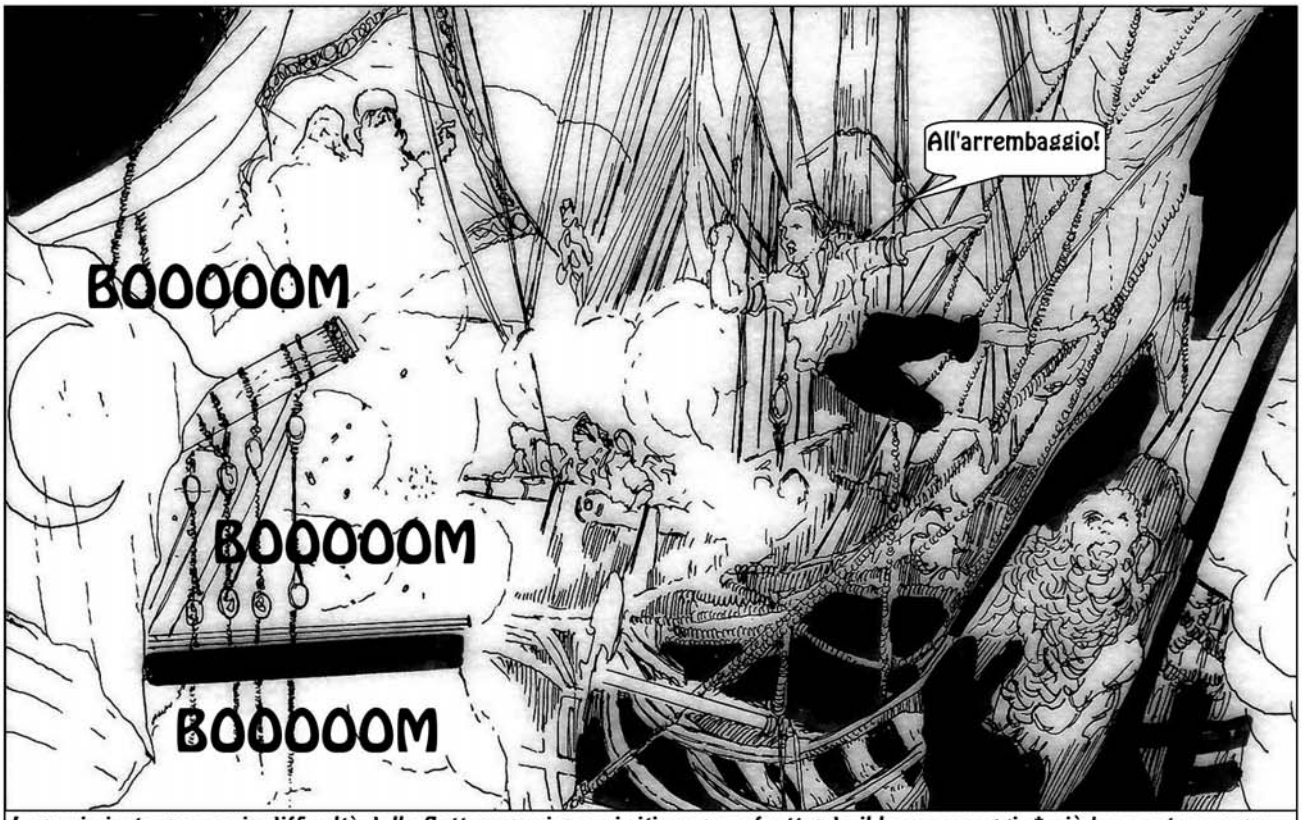
Di Tripoli deve restare la cenere!

Cenere? Basta solo dare loro una sonora bastonata! E' secoli che Venezia fa la guerra ai turchi ed ai loro tagliagole*!

*La Repubblica di Venezia, pur essendosi battuta sempre contro l'Impero Ottomano, ha comunque mantenuto sempre buoni rapporti commerciali con esso.



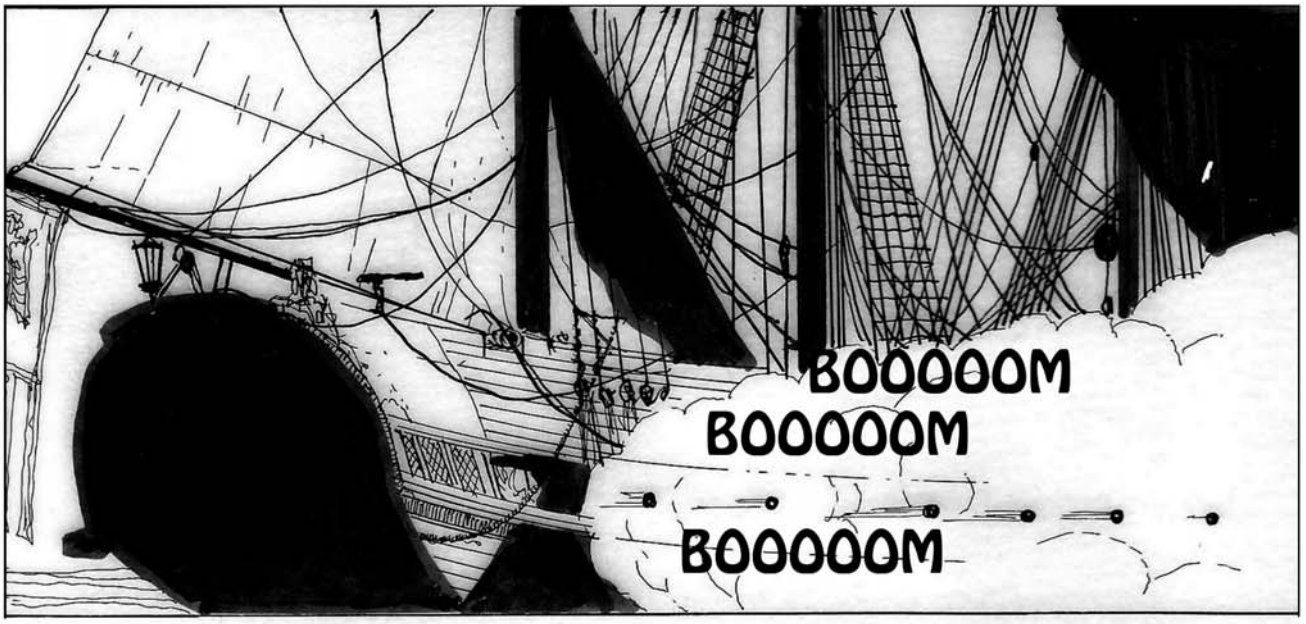
*(Venezia, 3 gennaio 1731 – Malta, 3 marzo 1792)Fu l'ultimo Capitàn da mar della Serenissima Repubblica di Venezia, è considerato uno dei grandi ammiragli della storia navale veneziana e la Regia Marina gli ha intitolato due sommergibili: uno della Classe Pietro Micca del 1919 e uno della classe Marcello del 1938. ** Progettate dallo stesso ammiraglio Emo.

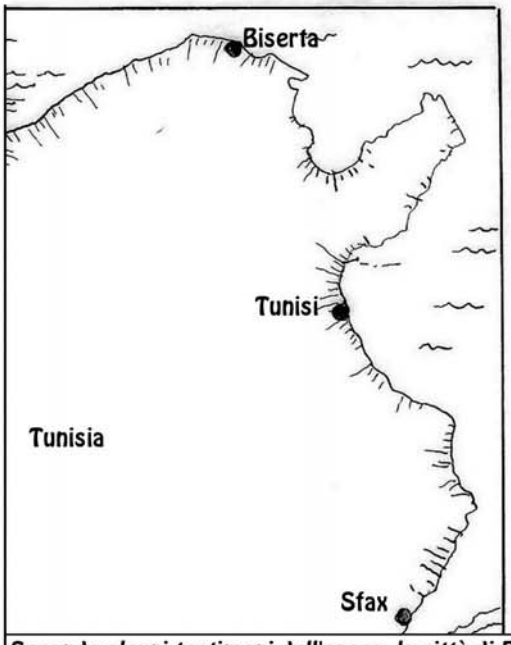


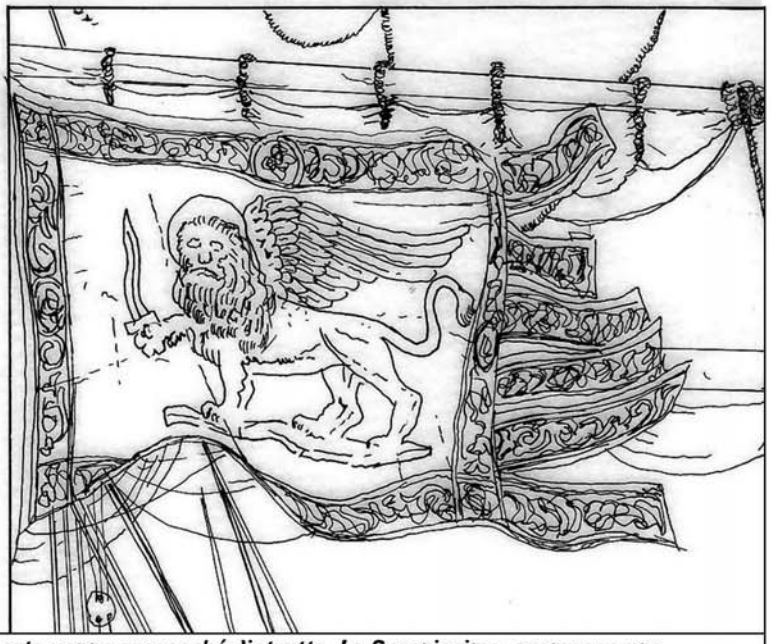
Le navi pirata, messe in difficoltà dalla flotta veneziana, si ritirarono; sfruttando il loro pescaggio* più basso, trovarono rifuggio lungo le coste della Tunisia.

L'ammiraglio Emo, ebbe l'accorta idea di bombardare i porti**, tramite l'utilizzo degli zatteroni da lui progettati, questi riuscirono a passare dove alle navi maggiori sarebbe stato impossibile.

*Con pescaggio si intende l'altezza della parte che rimane immersa nell'acqua e che intercorre quindi tra la linea di galleggiamento ed il punto inferiore estremo della chiglia. **Delle Città di Sfax, Tunisi e Biserta.



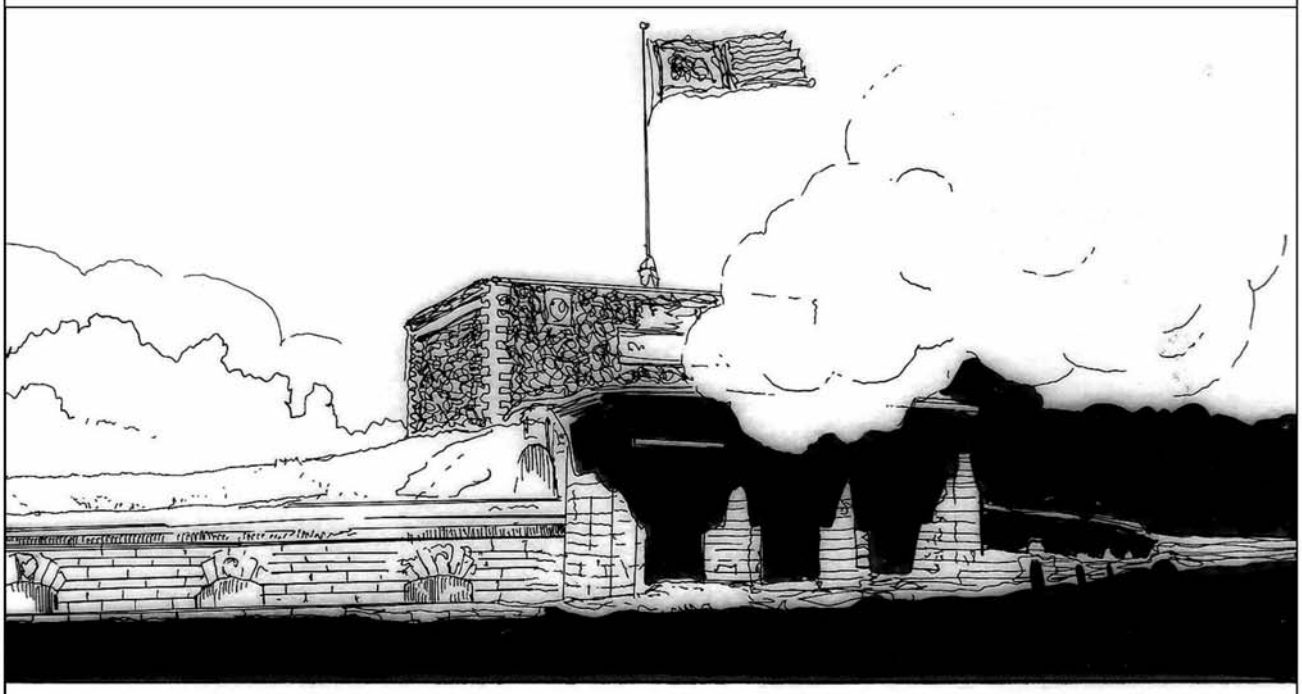




Secondo alcuni testimoni dell'epoca, la città di Biserta venne pressoché distrutta. La Serenissima, promosse una successiva spedizione, sempre sotto il comando di Emo, che procurò gravi danni provocati alle città barbaresche.

La vita politica della Serenissima, venne stravolta dalle nuove idee introdotte dalla rivoluzione francese, il governo mantenne posizioni reazionarie...in seguito, la repubblica venne invasa dalle truppe francesi di Napoleone Bonaparte (1797), che occuparono la terraferma, giungendo ai margini della laguna.

Napoleone quindi entrò a Venezia. L'unico colpo che venne sparato fu una salva d'artiglieria, ordinata dal Forte di Sant'Andrea che distrusse la fregata francese "Le Libérateur d'Italie" mentre tentava di forzare l'ingresso in laguna. Napoleone tradì l'ideale della repubblica, prima espoliando la città dalle opere d'arte...



*La Francia si spartì il norditalia con l'Arciducato d'Austria, al quale furono assegnati Venezia ed i suoi territori, decretando in tal modo la fine della repubblica di Venezia.

Note: Ecco ulteriori norme di rilievo pratico recate dal Codice del diporto e dalle relative direttive di coordinamento:

a) Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto nei R.I.D., il proprietario[11] presenta all'Ufficio di iscrizione da lui prescelto apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà[12], dalla dichiarazione di conformità "CE" e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo.[13] Per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea munite di marcatura "CE", ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica da acquisirsi ai fini dell'iscrizione. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura "CE" la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" o "autorizzato";

b) Per l'iscrizione delle navi da diporto nei R.N.D., il proprietario[14] presenta all'Ufficio di iscrizione da lui prescelto apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà, dal certificato di stazza e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo. Nel caso si tratti di nave già iscritta in un pubblico registro dell'Unione europea, ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante le generalità del proprietario e gli elementi identificativi della nave, sostituisce il titolo di proprietà da acquisirsi ai fini dell'iscrizione.

c) In caso di perdita di possesso dell'unità per furto, rapina, appropriazione indebita, truffa, per sentenza degli organi giurisdizionali etc., per l'annotazione della perdita di possesso è sufficiente che il proprietario (o l'utilizzatore in caso di locazione finanziaria) presenti al competente Ufficio l'originale o la copia della denuncia o della querela (restituendo, se in proprio possesso, la licenza di navigazione);

d) Nei casi di passaggio di proprietà, è stato istituito lo strumento della "ricevuta" dell'avvenuta presentazione della documentazione che sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione, per la durata di gg. 20 (termine entro il quale la pratica deve essere portata a termine) consentendo al diportista di continuare a navigare nelle acque nazionali e secondo le direttive ministeriali anche in quelle straniere;

e) La firma degli atti di compravendita, degli altri diritti reali di garanzia e la dichiarazione di nomina/revoca dell'armatore, secondo la normativa sulle liberalizzazioni delle professioni e le direttive ministeriali, può essere autenticata anche presso gli uffici comunali o gli Sportelli Telematici dell'Automobilista senza alcuna necessità dell'intervento del notaio;

f) La pubblicità degli atti di compravendita è obbligatoria e va richiesta all'ufficio di iscrizione nel termine di 60 giorni dalla data dell'atto, pena il ritiro della licenza di navigazione e il pagamento di una sanzione che va da € 207,00 a € 1.033,00. Nel caso di ritardo da parte degli uffici finanziari alla restituzione dell'atto registrato, la trascrizione nei registri può essere effettuata mediante la presentazione della ricevuta comprovante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro, salvo presentare successivamente il titolo registrato;

g) Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si verifichino eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone ivi imbarcate, la denuncia va presentata all'Autorità marittima o consolare (se all'estero) entro tre giorni dall'approdo; se gli eventi abbiano coinvolto l'incolumità fisica delle persone o l'integrità ambientale il termine è ridotto a 24 ore;

h) Per la navigazione tra i porti nazionali i documenti di bordo possono essere tenuti in copia autenticata. In caso di furto o smarrimento si può navigare con la copia della denuncia resa, che costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione per la durata di 30 giorni, a condizione che il certificato di sicurezza e la polizza di assicurazione siano in corso di validità.

QUALI SONO I MEZZI E LE DOTAZIONI DI SICUREZZA

Il regolamento al Codice del diporto non ha sostanzialmente modificato le dotazioni di sicurezza che devono essere tenute a bordo delle unità da diporto. Si ricorda, come accennato all'inizio, che gli atolli a bordo vanno sostituiti. La tabella che segue stabilisce le dotazioni di sicurezza e i mezzi di salvataggio minimi obbligatori che devono essere tenuti a bordo dei natanti e delle imbarcazioni – con o senza Marchio "CE" – in relazione alla distanza dalla costa (per la navigazione marittima) o dalla riva (nelle acque interne) ed in base alla navigazione effettivamente svolta, fermo restando la responsabilità del conduttore di dotare l'unità di quegli ulteriori mezzi e attrezzature di sicurezza suggeriti dall'arte marinaresca, dalle condizioni meteo-marine e dal buon senso (come ad esempio: ancore, catene, scandaglio, mezzo di governo ausiliario, remi, gaffa, cavi, ecc.). Con le maggiori responsabilità attribuite dalla legge al diportista, si ricorda che la sicurezza della navigazione inizia in banchina, prima della partenza.
Ecco le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo nelle varie ipotesi di distanza dalla costa:

---

11 Oppure anche l'utilizzatore dell'unità in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito in tal senso di apposita procura con sottoscrizione autenticata.

12 Per le unità già iscritte in registri pubblici dell'Unione europea, in luogo del titolo di proprietà, è sufficiente presentare un certificato di cancellazione dal registro dello Stato di provenienza da cui risulti avviata la procedura di cancellazione dell'unità.

13 Per le unità da diporto non munite di marcatura "CE" la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" ovvero "autorizzato".

14 Vedasi nota 11.

TABELLA DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA DA TENERE A BORDO DELLE IMBARCAZIONI E DEI NATANTI DA DIPORTO IN RELAZIONE ALLA DISTANZA DALLA COSTA O DALLA RIVA

A) dotazioni di sicurezza per le unità da diporto (con o senza marchio CE)

SPECIE DI NAVIGAZIONE - **(la "x" indica l'obbligatorietà - il numero tra parentesi indica le quantità)**

	Senza alcun limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua
Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	x	x						
Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo) (I)			x					
Cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo)	x	x	x	x	x	x		x
Salvagente anulare con cima	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)		x (1)
Boetta luminosa	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)				
Boetta fumogena	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)	x (1)			
Bussola e tabelle di deviazione (II)	x	x	x					
Orologio	x	x						
Barometro	x	x						
Binocolo	x	x						
Carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione (III)	x	x						
Strumenti da carteggio	x	x						
Fuochi a mano a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)			
Razzi a paracadute a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)				
Cassetta di pronto soccorso (IV)	x	x						
Fanali regolamentari (V)	x	x	x	x	x			
Apparecchi di segnalazione sonora (VI)	x	x	x	x	x			
Strumento di radioposizionamento (LORAN, GPS)	x	x						
Apparato VHF	x	x	x					
Riflettore radar	x	x						
E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicanting Radio Beacon)	x							

Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

Pompa o altro attrezzo di esaurimento	x	x	x	x	x	x		
Mezzi antincendio - estintori: come indicato nella Tabella estintori (VII)	x	x	x	x	x	x		

(I) L'apparecchio galleggiante va sostituito con la zattera di salvataggio autogonfiabile (art. 54 Reg).
(II) le tabelle di deviazione sono obbligatorie per le imbarcazioni (e non per i natanti) quando la navigazione si svolge a distanza superiore alle sei miglia dalla costa. A tale scopo la bussola installata a bordo deve essere sottoposta a compensazione da parte di personale autorizzato dalle Capitanerie di Porto che al termine delle operazioni (giri di bussola) rilascia la tabella delle deviazioni residue. Le tabelle non hanno una scadenza e pertanto non vanno rinnovate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare il corretto funzionamento della bussola e aggiornare i valori delle deviazioni;
(III) è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto 10 luglio 2002 (G.U. n. 193 del 19 agosto 2002);
(IV) Secondo la Tab. D annessa al D.M.25.5.1988 n. 279, ma nel corso dell'anno è prevista l'emanazione di un nuovo provvedimento di modifica;
(V) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalla costa i fanali regolamentari possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca;
(VI) per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatorio anche il fischio e la campana. (La campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile).
(VII) i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo solo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti dalla tabella 1 (estintori) lettera B)

Attenzione
(•) i segnali di soccorso hanno una validità di anni 4 dalla data di fabbricazione (per la restituzione dei segnali scaduti, vd. Nota in calce)
(•) le unità (anche se natanti) alla fonda di lunghezza oltre i 7 m. devono mostrare un pallone nero di diametro adeguato.

TABELLA 1 (ESTINTORI)

A) Natanti da diporto (1 estintore)

Potenza totale installata P (kW)	Capacità estinguente portatile
P ≤ 18.4	13 B
18,4 < P ≤ 147	21 B
P > 147	34 B

B) Imbarcazioni da diporto

Potenza totale installata P (kW)	Numero e capacità estinguente degli estintori		
	In plancia o posto guida	In prossimità dell'apparato motore (1)	In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti
P ≤ 18.4	1 da 13 B	----	1 da 13 B
18.4 < P ≤ 74		1 da 21 B	
74 < P ≤ 147		2 da 13 B	
147 < P ≤ 294		1 da 21 B e 1 da 13 B	
294 < P ≤ 368		1 da 34 B e 1 da 21 B	
P > 368		2 da 34 B	

(1) Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori devono essere: per potenza fino a 294 KW: 1 da 13 B; per potenza superiore a 294 KW 1 da 21 B.

Nota bene:
- Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto, corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.
- La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.
- Sulle unità da diporto possono essere sistemati estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C purché omologati anche per classe di fuoco B.

Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario. La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buon stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).
Suggerimenti in caso di incendio nel vano motore:
- fermare immediatamente il motore;
- staccare l'interruttore principale dell'impianto elettrico. Ricorda di non usare mai acqua o estintori a schiuma sulle apparecchiature elettriche;
- chiudere la valvola di intercettazione del carburante e quella delle bombole del gas;
- chiudere la ventilazione del motore e azionare gli estintori a distanza.
- In assenza dell'impianto fisso operare con l'estintore portatile. Evitare di aprire completamente il vano motore per non alimentare il fuoco con l'entrata dell'aria e per non essere investiti dalle fiamme. Negli spazi chiusi, come quelli del vano motore delle unità da diporto, una buona tecnica è quella di gettare l'estintore aperto all'interno e richiudere subito il locale facendo così scaricare il contenuto: l'incendio si spegnerà per soffocamento.

Nota: Come riportato nel sito "www.guardia costiera.it", ai fini della tutela ambientale le Capitanerie di porto di Gela, Gioia Tauro, Pescara, Reggio Calabria, Taranto, Termoli, Torre del Greco, Trieste e gli Uffici Circondariali Marittimi di Anzio, Corigliano Calabro, Giulianova, Otranto, hanno istituito un servizio gratuito per il ritiro dei segnali di soccorso scaduti (razzi,fuochi a mano, boette fumogene, ecc.). Le informazioni sulle modalità di consegna, possono essere richieste direttamente ai Comandi interessati.

MEZZI DI SALVATAGGIO E DOTAZIONI DI SICUREZZA MINIME DA TENERE A BORDO DELLE NAVI DA DIPORTO (NON IMPIEGATE IN ATTIVITA' DI NOLEGGIO)

Zattere di salvataggio	(2) anche di tipo autogonfiabile
Cinture di salvataggio	Per ogni persona presente a bordo
Salvagenti muniti di cima lunga 30 mt., con boetta luminosa, ad attivazione automatica, collegata	Uno per lato
Bussola e relativa tabella delle deviazioni	(1)
Orologio	(1)
Barometro	(1)
Binocolo	(1)
Scandaglio elettronico o a mano munito di cima lunga almeno 25 mt.	(1)
Carte nautiche e relativi strumenti da carteggio necessari in relazione alla navigazione che si intente intraprendere	n.a. – In alternativa, è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme alla vigente normativa.
Strumento di radioposizionamento	(1)
Fuochi a mano a luce rossa	(4)
Boette fumogene	(3)
Ancora con catena o cavo, e cavi di ormeggio conformi al regolamento tecnico dell'organismo tecnico affidato	n.a.
Cassetta contenente i medicinali, gli oggetti di medicatura e gli utensili vari indicati dal Decreto 1 ottobre 2015 del Ministero della Salute	Riferirsi alla tabella "D" del Decreto, ovvero alla tabella "A" allorquando la nave è impiegata in attività di noleggio, con personale imbarcato
Fanali e apparecchi di segnalazione sonora conformi alla Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare	n.a.
Estintori portatili	Riferirsi alla tabella sottostante
Riflettore radar	(1)
Radio telefono ad onde ettometriche (HF-SSB)	(1)
E.P.I.R.B. *(Emergency Position Indicating Radio Beacon)*	(1)
Dispositivo di esaurimento della sentina	(1)

Tabella estintori

Potenza totale installata	**Numero e capacità estinguente degli estintori**		
P (KW)	In plancia o posto guida	In prossimità dell'apparato motore (i)	In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti
P ≤ 18.4	1 da 13 B	//	1 da 13 B
18.4 < P ≤ 74	1 da 13 B	1 da 21 B	1 da 13 B
74 < P ≤ 147	1 da 13 B	2 da 13 B	1 da 13 B
147 < P ≤ 294	1 da 13 B	1 da 21 Bel da 13 B	1 da 13 B
294 < P ≤ 368	1 da 13 B	1 da 34 B e 1 da 21 B	1 da 13 B
P > 368	1 da 13 B	2 da 34 B	1 da 13 B

(1) Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori devono essere: per potenza fino a 294 KW, 1 da 13 B; per potenza superiore a 294 KW 1 da 21 B.

Note:

Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.

La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.

Sulle unità da diporto possono essere sistemati anche estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C, purché omologati anche per classe di fuoco B. Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario.

La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buono stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).

Zattere di salvataggio per la navigazione entro 12 miglia dalla costa

L'art. 54 del regolamento al Codice del diporto dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2009 gli apparecchi galleggianti devono essere sostituiti con una zattera di salvataggio autogonfiabile. Con Decreto 2 marzo 2009 sono state stabilite le caratteristiche tecniche che devono avere le nuove zattere da utilizzare a bordo delle unità da diporto quando la navigazione si svolge nella fascia costiera tra le 6 e le 12 miglia dalla costa. Il provvedimento è pienamente in vigore e i famosi "atolli" non possono essere più impiegati a bordo. La revisione periodica dei nuovi mezzi segue quella delle zattere di salvataggio.

Cinture di salvataggio

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 4866 in data 18 marzo 2009, ha emanato le direttive per l'impiego a bordo delle unità da diporto dei salvagente, richiamando l'attenzione dell'utenza che la normativa di omologazione dei giubbotti di salvataggio (tipo EN-Europea) è stata sostituita con quella ISO 12042 (Internazionale). Di conseguenza le cinture di salvataggio con tipo EN 395, EN 396 ed EN 399, **dopo il 31 marzo 2009**, non possono essere più commercializzate. Coloro che hanno a bordo le vecchie cinture del tipo EN, possono continuare ad utilizzarle con l'osservanza delle seguenti prescrizioni e limiti di navigazione:

– le unità che navigano nella fascia compresa tra i 300 metri dalla costa e fino a sei miglia o in acque interne, devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 100N;
– le unità che navigano oltre le 6 miglia dalla costa devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 150N.

Poiché nella prima fase di applicazione della direttiva sono stati sollevati dubbi, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con circolari n. 68485, del 28.7.2009, e n. 94937, del 7.11.2009, intervenendo sulla materia e nell'intento di rassicurare il mondo della nautica, ha fornito alcuni chiarimenti operativi per dar modo all'utenza di avere un margine di tempo adeguato per acquisire una corretta informazione in merito alla nuova normativa, facendo un riepilogo dei vari tipi di salvagente che possono essere impiegati a bordo delle unità da diporto:

a) Le seguenti cinture di salvataggio già presenti a bordo alla data del 18 marzo 2009 (data della circolare ministeriale n.4686 citata) possono continuare ad essere tenute a bordo fino a quando risultano efficienti e in buono stato di conservazione:
   – EN 395, per la navigazione entro le sei miglia alla costa;
   – EN 396 e EN 399, per la navigazione senza limiti dalla costa;
   – Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70), per la navigazione senza limiti dalla costa.
b) Le seguenti cinture di salvataggio imbarcate a bordo successivamente al 18 marzo 2009 (data della circolare) possono essere impiegate per la navigazione e nei limiti temporali a fianco di ciascuna di esse indicato:
   – ISO 12402-4, 100N per la navigazione entro sei miglia dalla costa;
   – ISO 12402-3, 150N, ISO 12402-2 275N per la navigazione senza limiti dalla costa;
   – EN 395, 100N, per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010;
   – Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70), come emendata dalla risoluzione MSC 200(80,) per la navigazione senza limiti dalla costa;
   – Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70) - non emendata - per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010.

I REQUISITI DEI MEZZI DI SALVATAGGIO E DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA

I mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo delle unità da diporto, devono avere i requisiti e le caratteristiche tecniche previsti dalle seguenti disposizioni:

a) zattere di salvataggio: conformi al D.M. 12.8.2002 n.219; le vecchie zattere sono ancora valide ma devono essere sottoposte a revisione ogni due anni;
b) zattere di salvataggio autogonfiabili: conformi al decreto 2 marzo 2009 del Comando Generale delle Capitanerie di porto;
c) salvagenti anulari o a ferro di cavallo: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 385;
d) cinture di salvataggio: conformi alla circolare del 18 marzo 2009 della Direzione Generale per il Trasporto Marittimo, meglio specificate dalla circolare n. 94937 del 17.11.2009 del Comando Generale delle Capitanerie di porto che ha chiarito dei dubbi sui alcuni tipi di cinture. Per ulteriori notizie si rinvia all'apposita sezione;
e) riflettori radar: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 386;
f) segnali di soccorso: conformi al D.M. 29.9.1999 n.387; (per i razzi, i fuochi a mano ed i segnali fumogeni la validità è di 4 anni dalla data di fabbricazione;
g) bussole magnetiche: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 388 (per le tabelle di deviazione si rinvia alla nota in calce al quadro relativo alle dotazioni di sicurezza).

Attenzione: Il comandante/conduttore è il solo responsabile dell'equipaggiamento, dei mezzi e dotazioni di sicurezza conformi alla normativa vigente e in regola con i controlli periodici. I mezzi di salvataggio devono essere sistemati in posizione facilmente accessibile per una pronta utilizzazione. I mezzi collettivi di salvataggio sono parimenti sistemati a bordo in modo che non sussistano impedimenti al libero galleggiamento nella manovra di messa a mare e sono dotati di adeguate ritenute per un rapido distacco dall'unità durante la navigazione. Si tenga presente che i mezzi di salvataggio individuali e collettivi di imbarcazioni e natanti da diporto devono essere sufficienti per il numero di persone presenti a bordo, compreso l'equipaggio, mentre quelli delle navi da diporto devono essere sufficienti per il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a trasportare.

I conduttori di tavole a vela, *acquascooter* e unità similari, nonché le persone trasportate, devono indossare permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, indipendentemente dalla distanza dalla costa. I battelli di servizio (c.d. *tender*), allorquando rientranti nella categoria dei natanti ed individuati con la sigla ed il numero di iscrizione dell'unità al cui servizio sono posti, se utilizzati entro 1 miglio dalla costa o dall'unità "madre", non hanno obbligo di dotazioni di sicurezza e di mezzi di salvataggio, ad eccezione delle cinture di salvataggio e del salvagente.

NORME SULLA TUTELA DELL'AMBIENTE

Al diporto si applica la normativa sulla tutela dell'ambiente marino, distinguendo le unità costruite prima del 1° agosto 2005 da quelle in data successiva, secondo i criteri che seguono:

– a tutte le unità da diporto è vietato di effettuare scarichi a mare dai servizi igienici di bordo nell'ambito dei porti, degli approdi e presso gli ormeggi dedicati alla sosta delle imbarcazioni nonché entro i limiti delle spiagge frequentate dai bagnanti;
– le unità da diporto esistenti vecchie abilitate a trasportare fino a 15 persone e dotate di servizi igienici, possono effettuare lo scarico in mare dei liquami non trattati soltanto oltre tre miglia dalla costa;
– a decorrere da 1° agosto 2005 le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale di prodotti inquinanti (olio, carburante, ecc.) in mare; i servizi igienici installati a bordo sono unicamente collegati ad un sistema di serbatoi o ad un sistema di trattamento dell'acqua. La modesta quantità di rifiuti/residui prodotti dalle unità da diporto comporta che il ritiro a terra di rifiuti solidi (pericolosi e non) avvenga per il tramite di un sistema di raccolta differenziata, ricorrendo ad appositi punti di stoccaggio denominati isole ecologiche, gestite, di regola, dai gestori degli impianti portuali. In particolare, per quanto attiene:
– i rifiuti alimentari *garbage* (urbani e assimilabili), gli stessi vengono generalmente conferiti, a cura di ciascun utente possessore dell'unità, entro gli appositi cassonetti di raccolta; a tale tipologia di rifiuti non si applica, in linea generale, la normativa per i rifiuti provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali e, pertanto, possono essere posizionati nell'apposito contenitore e trattati come Rifiuti Solidi Urbani;
– i rifiuti liquidi, tenuto conto del limitato quantitativo delle acque prodotte ma anche dell'ovvia necessità di raccoglierle per prevenire qualsivoglia forma di sversamento in mare, il servizio di regola viene organizzato su chiamata da parte dell'utenza direttamente al concessionario del servizio di raccolta;
– filtri, oli e batterie esauste, gli stessi, a seconda dei casi, possono essere ritirati direttamente dal concessionario previa apposita chiamata oppure conferiti direttamente dai relativi produttori presso le isole ecologiche eventualmente presenti;
– i rifiuti non pericolosi, diversi da quelli sopra menzionati (quali ad esempio carta, vetro, plastica, legno, etc.), il servizio viene, di regola, organizzato mediante la raccolta differenziata, ricorrendo ad idonei cassonetti ubicati presso le strutture ricettive e ritirati periodicamente dal concessionario del servizio.

È, quindi, importante che ogni diportista prenda adeguata conoscenza del "Piano di raccolta dei rifiuti" del porto in cui ormeggia abitualmente la propria unità e di quelli in cui intende fare scalo, in modo da ottenere un quadro chiaro della disciplina della gestione dei rifiuti prodotti a bordo. Particolare attenzione dovrà poi esser posta per l'accesso alle aree marine protette, in relazione alle quali ci si può riferire al sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per reperire ogni utile ed aggiornata informazione per una corretta fruizione delle stesse (www.minambiente.it/pagina/aree-marine-protette).

QUANDO OCCORRE LA PATENTE NAUTICA

La patente nautica è obbligatoria:

1. Per i natanti e le imbarcazioni:
   a) quando la potenza del motore installato a bordo è superiore a 30 Kw o a 40,8 Cv (1Kw = 1,36 Cv) o abbia una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi; o a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo o a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entrobordo; o a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato; o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato;[15]
   b) quando, indipendentemente dalla potenza del motore, la navigazione si svolge ad una distanza superiore alle sei miglia dalla costa;
   c) quando viene esercitato lo sci nautico, senza tener conto della potenza del motore;
   d) per la condotta degli *acquascooter*, indipendentemente dalla potenza e dalle cilindrate.
2. per le navi da diporto (sempre);

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento della patente nautica gli interessati devono aver compiuto il diciottesimo anno di età. In particolare, per poter sostenere gli esami per il conseguimento della patente per nave da diporto, gli interessati devono essere in possesso, da almeno un triennio, della patente nautica a vela e a motore per navigazione senza alcun limite dalla costa.
Nei casi in cui non è previsto l'obbligo di patente nautica, per la condotta di natanti ed imbarcazioni sussistono comunque i seguenti limiti di età minima:

– 18 anni per le imbarcazioni;
– 16 anni per i natanti;
– 14 anni per i natanti a vela con superficie velica superiore a 4 metri quadrati e per le unità a remi in navigazione oltre 1 miglio dalla costa

Nota: il regolamento di attuazione al Codice ha reintrodotto la definizione di unità a motore. Sono considerate unità a motore quando il rapporto tra la superficie velica in mq di tutte le vele che possono essere bordate contemporaneamente in navigazione su idonee attrezzature fisse, compresi l'eventuale fiocco genoa e le vele di strallo, escluso lo *spinnaker*, e la potenza del motore in Cv o Kw è inferiore, rispettivamente a 1 o a 1,36.

Il nuovo Codice del diporto distingue le patenti nautiche in quattro categorie:
"A" - abilitazione al comando di natanti, imbarcazioni da diporto e moto d'acqua;
"B" - abilitazione al comando di navi da diporto;
"C" - riservata ai disabili ed assoggettata alla disciplina prevista per le patenti di categoria "A" - abilita alla direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto ma a bordo deve essere presente altra persona (passeggero) non inferiore a 18 anni, in grado di svolgere le funzioni manuali necessarie per la condotta del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempreché l'unità sia munita di un dispositivo elettronico in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto del motore. Ai fini della prova pratica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 17479 del 9.12.2009, ha fornito istruzioni operative sulle modalità di svolgimento della prova pratica a

[15] Le disposizioni relative ai motori > a 750 cc a iniezione a due tempi si applicano a decorrere dall'1 gennaio 2019.

bordo dell'unità disponendo che la Commissione incentri la valutazione del disabile sulle capacità a istruire l'accompagnatore nell'eseguire le manovre manuali per la condotta del mezzo;

"D" - abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto, per la quale vi possono essere limitazioni relative alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati, ai limiti di navigazione ed alle condizioni meteomarine.

Le patenti di categoria "A" abilitano:

a) alla navigazione entro dodici miglia dalla costa;

b) alla navigazione senza alcun limite.

La patente di categoria "A" abilita al comando delle unità da diporto (fino a 24 mt.) a motore, di quelle a vela e di quelle a propulsione mista. A richiesta dell'interessato, la patente può essere limitata al solo comando di unità da diporto a motore, per la navigazione entro 12 miglia o senza limiti dalla costa. La patente di categoria "B" abilita al comando di navi da diporto sia a motore che a vela.

Con Decreto ministeriale 4 ottobre 2013 sono stati fissati i programmi e le nuove modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. I nuovi programmi prevedono prove scritte mediante quiz di carteggio nautico e quiz base, per la navigazione a motore entro 12 miglia dalla costa, se a vela è previsto un ulteriore quiz per la vela. Prova di carteggio nautico, quiz base e quiz integrazione senza limiti, per la navigazione a motore senza alcun limite dalla costa; se a vela il candidato deve svolgere un ulteriore quiz vela. Sono previsti tempi per lo svolgimento dei compiti e un numero prestabilito di domande. Il predetto Decreto sarà esecutivo dalla data di entrata in vigore del decreto direttoriale di approvazione del database relativo ai quesiti che comporranno le future prove scritte. Nelle more che venga emesso detto decreto direttoriale, restano validi i vecchi programmi di esame. In proposito, si evidenzia come, in base a specifiche direttive pervenute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate ad uniformare comunque sul territorio nazionale le procedure per il conseguimento delle patenti nautiche, tutti gli Uffici di Motorizzazione Civile e buona parte delle Autorità marittime interessate dal rilascio di patenti nautiche, ad oggi, hanno adottato la procedura basata sulla modalità a quiz, intendendo così offrire ai candidati una metodologia di esame oggettiva, trasparente ed uniforme. Maggiori e più puntuali informazioni saranno reperibili contattando direttamente gli Uffici interessati ovvero consultando i loro rispettivi siti *web*.

Note: a) coloro che sono in possesso della patente per nave da diporto possono comandare e condurre anche le altre unità (imbarcazioni e natanti) a motore, a vela e a propulsione mista;

b) un motore è considerato ausiliario quando, installato fuori bordo, abbia una potenza non superiore al 20% di quella del motore principale e sia munito del certificato d'uso. In tali condizioni può essere utilizzato nei casi di emergenza o di sicurezza della navigazione e non concorre al calcolo della potenza e della cilindrata per stabilire l'obbligo della patente nautica; dovrà comunque essere assicurato quando a bordo.

Procedura per ottenere la patente

Il regolamento non ha modificato la pregressa normativa sulle patenti nautiche, anzi l'ha riassorbita. I vecchi programmi di esame restano come detto validi, in via provvisoria, in attesa dei nuovi che adesso ricomprendono anche la normativa ambientale (per ogni ulteriore approfondimento vedasi il Decreto 4 ottobre 2013 sopra citato). Il modello di domanda (scaricabile dal sito della Guardia Costiera www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Pages/diporto-nautico.aspx) è unico e può essere utilizzato per la presentazione delle richieste per:

a) l'autocertificazione dei dati personali e la comunicazione di cambio di residenza;

b) l'ammissione agli esami e per ottenere l'estensione / integrazione dell'abilitazione alla navigazione;

c) il rilascio della patente - senza esame - al personale militare;

d) il rilascio della patente alle persone munite di una qualifica professionale marittima;

e) il rilascio del duplicato della patente (smarrita, distrutta o deteriorata);

f) la convalida della patente;

g) la sostituzione della vecchia patente con il nuovo modello.

Maggiori informazioni per il conseguimento delle patenti nautiche possono essere richieste alle Autorità marittime.

b) Validità: Le patenti nautiche hanno una validità di 10 anni dalla data del rilascio o del rinnovo. Il periodo è ridotto a 5 anni per coloro che al momento del rilascio o del rinnovo abbiano superato il 60° anno di età. Per le patenti speciali, rilasciate ai portatori di handicap ovvero ai soggetti affetti da determinate patologie mediche, il periodo di validità è indicato nel documento.

b) Rinnovo delle patenti nautiche scadute: La patente nautica scaduta può essere rinnovata in qualsiasi momento presso l'Ufficio marittimo o quello Provinciale (*ex* M.C.T.C) che l'ha rilasciata, senza tener conto della data di scadenza; la convalida può essere richiesta anche prima della sua scadenza. Nel caso di più abilitazioni, riportate nello stesso documento o in documenti separati, che hanno gli stessi limiti di navigazione, la domanda va presentata all'Ufficio che ha rilasciato l'ultima abilitazione che provvede ad unificarle. In conformità all'art. 7 del decreto legge n°5/2012 (c.d. "Semplifica Italia"), le patenti nautiche sono rilasciate o rinnovate con validità fino alla data, corrispondente al giorno e mese di nascita del titolare, immediatamente successiva alla scadenza che sarebbe altrimenti prevista per il documento medesimo.

Coloro che hanno conseguito l'abilitazione alla condotta di motoscafi ad uso privato di cui all'art. 16 del R.D.L. 9.5.1932 prima del 24 aprile 1990, possono ottenere il rilascio della patente nautica a motore - senza esame - per la navigazione entro 12 miglia dalla costa. Le abilitazioni conseguite dopo tale data non possono essere più convertite.

Pur trattandosi di ipotesi oramai sempre più rara, le patenti per il comando di unità da diporto entro sei miglia, rilasciate in base alla precedente normativa, abilitano alla navigazione entro dodici miglia dalla costa; non è richiesto alcun adempimento amministrativo. In occasione del rinnovo della patente l'Ufficio marittimo o quello Provinciale (*ex* M.C.T.C.) provvederà alla sostituzione del documento.

Note: Le abilitazioni per il comando di imbarcazioni a vela rilasciate in base alla precedente normativa, abilitano a comandare anche quelle a motore, per la navigazione entro le 12 miglia o senza alcun limite dalla costa. Le abilitazioni per le imbarcazioni a motore, restano limitate per comandare solo le unità a motore, per gli stessi limiti di navigazione.

A seguito di sentenza giurisdizionale è stato chiarito che il soggetto che regge il timone di un'unità da diporto può non essere munito della patente nautica se a bordo c'è altra persona in possesso di regolare abilitazione che assuma la responsabilità del comando e della condotta della navigazione.

Le patenti nautiche conseguite all'estero (anche se Paese UE) non possono essere convertite con quelle italiane.

Attenzione: Chi comanda un'unità da diporto con la patente scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa da € 276,00 a € 1.377,00; se si comanda un'unità senza patente o con patente sospesa o revocata si è soggetti ad una sanzione amministrativa da € 2.755,00 a € 11.017,00 (le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto). A sanzioni ancor più elevate soggiace chi assume o ritiene il comando o la condotta o la direzione nautica

di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti; salva l'applicazione dell'ulteriore possibile sospensione o revoca della patente nautica e della licenza di navigazione, le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.
Inoltre, chiunque assume o ritiene la condotta ovvero la direzione nautica di una imbarcazione o di un natante da diporto, per i quali per potenza del motore installato e ambito di navigazione non è richiesta la patente nautica, senza i prescritti requisiti di età previsti è soggetto alla sanzione amministrativa da € 65,00 a € 665,00. Chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto supera i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nei corridoi destinati al lancio o all'atterraggio nelle vicinanze di imbarcazioni alla fonda è soggetto alla sanzione amministrativa da € 414,00 a € 2.066,00.

COMANDO DI UNITÀ DA DIPORTO DI BANDIERA ESTERA

Fino al 31 dicembre 1992, ai cittadini italiani in possesso di patente nautica non era consentito, secondo le regole della Convenzione di Ginevra del 1956, assumere il comando di unità da diporto di bandiera estera. Successivamente, con la piena integrazione del mercato comune, gli italiani possono ora comandare unità da diporto di bandiera dei Paesi dell'Unione Europea, essendo venuti meno i vincoli che lo vietavano. La convenzione di Ginevra, anche se successivamente modificata, resta, tuttavia, ancora valida per le unità dei Paesi extracomunitari, per le quali permane (anche se con qualche dubbio) il divieto di assunzione di comando quando le medesime sono impiegate a scopo ricreativo e sportivo, ma non nell'attività di lavoro a bordo.
La nostra legislazione consente ai cittadini stranieri (comunitari e anche dei Paesi terzi), muniti di patente nautica del loro Paese, di comandare le unità da diporto di bandiera italiana, nei limiti dell'abilitazione posseduta, ma tra i Paesi comunitari il principio della reciprocità è stato soppresso, per cui prima di condurre un'unità di bandiera di un Paese dell'Unione Europea è necessario informarsi presso l'Autorità consolare se sia - o meno - consentito dalle leggi del Paese stesso.
I cittadini dei Paesi dell'U.E, possono comandare unità (navi, imbarcazioni e natanti da diporto) senza patente, qualora siano muniti di una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità governative da cui risulti che la legislazione del Paese non prevede il rilascio di titoli abilitativi. In merito alle abilitazioni al comando di unità da diporto non esistono direttive comunitarie o accordi internazionali, per cui ciascun Paese regola la materia in modo autonomo. Da evidenziare, quindi, che nell'ipotesi di diporto "puro" (uso privato):
per gli stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero, l'obbligo di patente è regolato dalla legge dello Stato di bandiera dell'unità; le patenti rilasciate dallo Stato estero a tali soggetti sono valide in Italia per la condotta di unità da diporto di bandiera italiana, entro i limiti di navigazione previsti da detti titoli abilitativi;
per i cittadini italiani non residenti all'estero, quando navigano in acque territoriali italiane, l'obbligo della patente è regolato dalla legge italiana, anche se comandano unità di bandiera estera (e ciò anche se la legislazione del Paese di bandiera non la prevedesse).
Sia nel caso di uso commerciale dell'unità, sia nel caso di diporto "puro" ad uso privato, laddove alla funzione di comando fosse preposto un marittimo iscritto alla Gente di Mare e questi fosse regolarmente ingaggiato dal proprietario/armatore, nell'ipotesi che l'unità batta bandiera italiana si dovranno seguire tutte le procedure previste per l'imbarco dei marittimi professionali con l'osservanza delle disposizioni relative ai titoli professionali del diporto previste dal Decreto n. 121/2005. Nel caso invece l'unità batta bandiera estera si farà riferimento in via generale alle disposizioni previste dalle Convenzioni internazionali in materia o comunque ai requisiti previsti dallo Stato di bandiera.

PESCA SUBACQUEA E SPORTIVA

La pesca subacquea sportiva è consentita:
a) a distanza superiore a mt. 500 dalle spiagge frequentate dai bagnanti;
b) a distanza superiore a mt. 100 dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta dei pescatori professionali;
c) a distanza superiore a mt. 100 dalle navi ancorate fuori dai porti;
d) dal sorgere al tramonto del sole;
e) **in apnea,** senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione;
f) lontano dalle zone di mare, individuate dalla competente Autorità marittima, ove avviene il regolare transito di navi per l'uscita e l'ingresso nei porti ovvero il loro ancoraggio.

Note: È consentito trasportare su un mezzo nautico fucili per la pesca subacquea. Gli stessi, tuttavia, devono essere caricati solo quando in immersione.
E', altresì, consentito portare a bordo apparecchi di respirazione dotati di bombola della capacità massima di 10 litri (una per ogni mezzo nautico), fermo restando il divieto di servirsene per l'esercizio della pesca subacquea.
Durante la pesca, il subacqueo può essere seguito da un mezzo nautico con una persona pronta ad intervenire per eventuale emergenza; in ogni caso, deve esservi a bordo del mezzo una cima di lunghezza sufficiente a recuperare il pescatore subacqueo.

Durante l'esercizio della pesca subacquea:
a) è vietato attraversare le zone frequentate dai bagnanti con un'arma subacquea carica;
b) è fatto obbligo al subacqueo di segnalarsi con un galleggiante provvisto di una bandiera rossa con una striscia diagonale bianca visibile a 300 metri. Se il subacqueo è accompagnato da un mezzo nautico il segnale va innalzato sul mezzo;
c) il subacqueo deve operare entro un raggio di 50 metri dalla bandiera segnaletica;
d) l'età minima per praticare la pesca con fucile subacqueo è di 16 anni (cedere un fucile o altro attrezzo similare ad un minore di detta età comporta una sanzione da Euro 1.000,00 a Euro 3.000,00);
e) **il pescatore sportivo subacqueo non può raccogliere coralli, crostacei o molluschi, ad eccezione dei cefalopodi. Con ordinanza del Capo del Compartimento marittimo può essere consentita la raccolta dei mitili nel quantitativo massimo di 3 Kg. per persona al giorno.**

Oltre alla pesca sportiva subacquea, in mare, viene praticato anche il nuoto subacqueo, per la visita ai fondali, fare fotografie, ecc. Quest'ultima attività non è regolata da alcuna norma legislativa per cui il Comando Generale delle Capitanerie di porto, per rispondere ai numerosi quesiti degli appassionati subacquei, con circolare n. 82010390 del 16.02.2000, ha fornito alle Autorità marittime periferiche le direttive di coordinamento, ai fini della disciplina locale, a salvaguardia

dell'integrità fisica dei subacquei distinguendo il semplice "nuoto subacqueo" dalla vera e propria "attività subacquea".
Allo scopo di coordinare l'attività subacquea nell'ambito del territorio nazionale, il regolamento di attuazione al Codice, per la segnalazione del subacqueo in immersione, prevede i seguenti segnali:

- un galleggiante di segnalazione recante bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile a distanza non inferiore a trecento metri (lo stesso richiesto per i pescatori subacquei);
- in caso di immersione notturna, una luce lampeggiante gialla visibile, a giro di orizzonte, ad una distanza non inferiore a trecento metri;
- in caso di immersioni di gruppo, basta un solo segnale, ma in tal caso ogni subacqueo deve essere dotato di un pallone di superficie gonfiabile (c.d. pedagno), di colore ben visibile e munito di sagola di almeno cinque metri, da utilizzare, prima di risalire in superficie, in caso di separazione dal gruppo;
- la medesima norma stabilisce il raggio di operatività del subacqueo (entro 50 metri dalla verticale del mezzo di segnalazione) e il limite di distanza dalle predette segnalazioni (oltre i 100 metri) al quale devono mantenersi le unità in transito.

Pesca sportiva/ricreativa

L'art. 6 del D. Lgs. n.4/2012 presuppone modifiche alle regole relative all'esercizio dell'attività della pesca sportiva, ma nel frattempo continuano ad essere valide quelle in vigore.
La pesca sportiva può essere esercitata con i seguenti attrezzi:

a) coppo;
b) bilancia (di lato non superiore a mt. 6);
c) giacchio o rezzaglio o sparviero di perimetro non superiore a 16 mt.;
d) lenze fisse quali canne (massimo 5 per ogni pescatore) a non più di 3 ami, lenze morte, bolentini, correntine a non più di 6 ami, lenze/canne per cefalopodi;
e) lenze a traino di superficie e di fondo, filaccioni;
f) nattelli per la pesca in superficie, fucile subacqueo, fiocina a mano, canna per cefalopodi;
g) **parangali fissi o derivanti (coffe) per un massimo di 200 ami calati da ciascuna unità da diporto, qualunque sia il numero delle persone a bordo; i parangali debbono essere muniti di segnali costituiti da galleggianti di colore giallo, distanziati tra loro non più di 500 metri (le estremità dell'attrezzo debbono essere munite di galleggianti di colore giallo, con bandiera di giorno, e fanale di notte, dello stesso colore; tali segnali debbono essere visibili a distanza non inferiore a mezzo miglio);**
h) nasse, massimo due, calate da ciascuna unità da diporto, qualunque sia il numero delle persone a bordo; per l'attività di pesca sportiva/ricreativa del polpo svolta mediante l'impiego di trappole in plastica (tipo PVC), sono consentiti la detenzione e l'impiego di un quantitativo massimo di 2 trappole per ciascuna unità da diporto, indipendentemente dal numero delle persone presenti a bordo;
i) rastrelli da usarsi a piedi.

Ulteriori norme riguardanti la pesca sportiva/ricreativa:

a) Sono vietati la vendita ed il commercio dei prodotti della pesca non professionale; l'eventuale violazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da € 4.000,00 a € 12.000,00;
b) **è vietata la pesca con fonti luminose, ad eccezione della torcia nell'esercizio della pesca subacquea. Per la pesca con la fiocina è consentito l'uso di una lampada (non sono previsti in proposito specifici limiti di luminosità); l'uso di esplosivi, di corrente elettrica e di sostanze chimiche è penalmente sanzionato con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da € 1.032,00 a € 6.198,00;**
c) il pescatore sportivo può pescare pesci, molluschi e crostacei in quantità massima di 5 kg giornalieri, salvo il caso di pesce singolo di peso superiore; non può essere catturata giornalmente più di una cernia.
d) la pesca del riccio di mare è consentita in apnea, solo manualmente, fino a 50 esemplari al **giorno per ogni pescatore; è vietata nei mesi di maggio e giugno;**
e) **la pesca dell'aragosta (e dell'astice) è vietata nel periodo dal 1° gennaio al 30 aprile; è vietato catturare, detenere a bordo, trasbordare e sbarcare femmine mature di astice e di aragosta;**
f) **in ottemperanza a vigente normativa europea, con i parangali derivanti è vietato catturare specie altamente migratorie (es. tonno e pesce spada);**
g) **per la pesca all'interno dei porti, generalmente** vietata, si faccia riferimento alle ordinanze locali;
h) è vietato l'esercizio della pesca sportiva a distanza inferiore a 500 mt. da unità in attività di pesca professionale;
i) la pesca del tonno rosso è consentita dal 16 giugno al 14 ottobre (salvo interruzioni per raggiungimento della quota annuale assegnata a tale tipo di pesca), nei limiti di un esemplare al **giorno per imbarcazione,** a coloro che sono in possesso dell'apposita comunicazione/dichiarazione munita del nulla osta dell'Autorità marittima (avente validità triennale e rilasciata alle sole unità da diporto di bandiera/nazionalità italiana). In caso di cattura è prevista un'apposita dichiarazione da presentarsi presso l'Autorità marittima del porto di sbarco;
l) la pesca del pesce spada è consentita sempre ad eccezione del periodo dal 1 gennaio (incluso) al 31 marzo (incluso), nei limiti di un esemplare al mese a coloro che sono in possesso dell'apposita comunicazione/dichiarazione munita del nulla osta dell'Autorità marittima (avente validità triennale). In caso di cattura è prevista un'apposita dichiarazione da presentarsi presso l'Autorità marittima del porto di sbarco;
m)è vietato pescare, trasbordare o avere a bordo (anche se si tratta di esemplari morti) mammiferi marini e tartarughe marine di qualunque specie, pesci ossei (storione comune e storione cobice), pesci cartilaginei (diavolo di mare, squalo elefante, squalo bianco), nonché taluni molluschi sottoposti a particolare tutela (dattero bianco, dattero di mare, pinna nobilis).

Nell'esercizio della pesca bisogna rispettare le dimensioni minime dei pesci, dei molluschi e dei crostacei previste dal regolamento sulla pesca di cui al D.P.R. n.1639/1968 e dal Regolamento CE 1967/2006, nonché da ogni altra specifica normativa di settore. In particolare:

- per il tonno rosso, la taglia minima di cattura è fissata a 30 kg. o 115 cm. di lunghezza alla "forca" (misurata, cioè, dall'estremità della mascella superiore

all'estremità del raggio più corto della coda).
- per il pesce spada, per normativa nazionale, la taglia minima di cattura è fissata a 140 cm. calcolati dall'estremità del rostro sino all'estremità più lunga della pinna caudale, mentre, per normativa unionale, la taglia minima è fissata a 100 cm. di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore) oppure a 11,4 kg. di peso vivo o 10,2 kg di peso eviscerato e senza branchie.

Attenzione: Le violazioni alle norme sulla pesca sportiva, ricreativa e subacquea, sono punite con la sanzione amministrativa da € 1.000,00 a € 3.000,00. Gli importi sono raddoppiati nel caso le specie ittiche siano tonno rosso o pesce spada.
Fermo restando quanto previsto dalla normativa vigente in materia di limitazione di cattura e fatto salvo il caso in cui tra le catture vi sia un singolo pesce di peso superiore a 5 kg., nel caso in cui il quantitativo totale di prodotto della pesca, raccolto o catturato giornalmente, sia superiore a 5 kg., il pescatore sportivo, ricreativo e subacqueo è soggetto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 50.000, da applicare secondo i criteri di seguito stabiliti:
a) oltre 5 kg. e fino a 10 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 3.000;
b) oltre 10 kg. e fino a 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 2.000 e € 12.000;
c) oltre 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 12.000 e € 50.000.

Si tenga, infine, conto che, fermo restando il divieto di sbarco, trasporto, trasbordo di esemplari di specie ittiche al di sotto della taglia minima prevista dai regolamenti, non è sanzionabile la cattura accidentale di tali esemplari, realizzata nel rispetto di tutte le norme vigenti. Resta in ogni caso l'obbligo di rigettare a mare tali catture.
Lo svolgimento di gare di pesca sportiva, salve le competenze e le concorrenti attribuzioni eventualmente spettanti alle Autorità di Pubblica Sicurezza, è subordinato all'approvazione del Capo del Compartimento marittimo, che, con apposita ordinanza, ne disciplinerà il regolare svolgimento. I limiti giornalieri di cattura vengono, in questi casi, derogati.

Ulteriori adempimenti da osservare da parte dei pescatori sportivi

Con Decreto 6 dicembre 2010 (pubblicato nella G.U 24/2011) l'allora Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, nel quadro di una migliore conoscenza della consistenza dell'attività di pesca sportiva e ricreativa in mare, ha disposto quanto segue: "chiunque effettua la pesca a scopo sportivo o ricreativo deve comunicare l'esercizio dell'attività alla Direzione Generale della Pesca marittima e dell'Agricoltura. La comunicazione, ha validità triennale, contiene i dati e le informazioni di cui al modello allegato al decreto". La comunicazione può essere effettuata anche tramite le associazioni di settore, sul sito informativo www.politicheagricole.gov.it ovvero tramite l'Autorità marittima. Le predette comunicazioni sono obbligatorie anche ai fini dell'esercizio dell'attività di pesca da terra. Per ulteriori notizie si rinvia al relativo provvedimento.
Con successivi Decreti, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, nelle more dell'adozione del Decreto recante le modalità di esercizio della pesca per fini ricreativi, turistici o sportivi, ha disposto, da ultimo, la proroga al 31 dicembre 2019 della validità delle comunicazioni effettuate ai sensi del predetto Decreto ministeriale 6 dicembre 2010.

TASSA DI POSSESSO

Con la legge di stabilità 2016 (comma 366, articolo 1 della legge n. 208/2015) è stato abrogato il tributo dovuto per il possesso di imbarcazioni e navi oltre i 14 metri di lunghezza. Per ogni ulteriore e puntuale approfondimento ci si può riferire al sito *web* dell'Agenzia delle Entrate (www.agenziaentrate.gov.it).

Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Croazia per turismo

Come noto, la Croazia, dal 1° luglio 2013, è entrata a far parte dei Paesi Comunitari, ma non è ancora membro dell'area *Schengen*. E' dunque necessario viaggiare con un documento di riconoscimento in corso di validità (passaporto o carta d'identità valida per l'espatrio). Dalla suddetta data lo Stato sta provvedendo a regolarizzare le merci che si trovano nel proprio territorio in regime di ammissione temporanea, mediante il pagamento dell'IVA. Le unità da diporto, ai fini doganali, sono considerate come mezzi di trasporto in regime di ammissione provvisoria. Pertanto, si ricorda che i residenti UE sull'imbarcazione dovranno avere sempre i documenti comprovanti che, per l'imbarcazione specificata, siano stati pagati i dazi doganali e/o l'IVA in uno stato membro dell'Unione Europea, e che l'imbarcazione abbia lo *status* di merce comunitaria. Per tali finalità, ci si dovrà dotare dei seguenti documenti, ferma restando ogni ulteriore ed aggiornata informazione reperibile presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane:
1. documento "T2L", oppure
2. ricevuta di acquisto in originale, oppure
3. altri documenti disponibili che confermino il pagamento dell'IVA.

Si ricorda l'obbligo di munirsi dei seguenti ulteriori documenti, oltre ovviamente a quelli di bordo:
- lista dei passeggeri/equipaggio;
- attestato comprovante l'idoneità del conducente del natante all'esercizio delle funzioni di bordo, ai sensi delle norme vigenti nel Paese di registrazione dell'imbarcazione o delle corrispondenti disposizioni vigenti nella Repubblica di Croazia;
- assicurazione contro i danni causati da terzi;
- certificato di proprietà o autorizzazione all'uso del natante rilasciata dal proprietario.

Le unità da diporto straniere sono tenute a presentarsi alla Capitaneria di porto del luogo di primo approdo per svolgere presso le competenti Autorità croate le formalità di ingresso nel Paese, ivi incluso il pagamento delle previste tasse turistiche e di navigazione. A fronte di detto pagamento, verrà rilasciato un disco di licenza/vignetta adesiva, valido per un anno, il cui costo è determinato in proporzione al tipo di unità ed alla potenza del propulsore. Sono esenti dal pagamento del disco di licenza/vignetta adesiva le imbarcazioni a remi di qualsiasi tipo, quelle inferiori a 2,5 metri di lunghezza ed i natanti aventi propulsori di potenza inferiore a 5 Kw. Per l'utilizzo di imbarcazioni a motore, inclusi i gommoni, a prescindere dalla potenza del motore è obbligatorio il possesso della patente nautica.

Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Corsica per turismo

1) Evitare assolutamente il campeggio libero: in molte località è proibito ed in genere è malvisto;
2) lungo le coste della Corsica vi sono numerose zone protette e la pesca è disciplinata da regolamenti che nei casi di violazione comportano severe sanzioni. Meglio informarsi bene prima di praticare l'attività di pesca;
3) condurre sempre con molta prudenza l'imbarcazione, specie se a motore. I conduttori possono vedersi proibire la navigazione nei casi di negligenza, imprudenza, stato di ebbrezza o inosservanza dei regolamenti;
4) tenere sempre una fotocopia dei documenti di identità (e altri), che possono essere utili nei casi di furto degli originali;
5) munirsi della tessera europea di assicurazione malattia, da richiedere alla ASL nazionale di appartenenza. Il documento consente di usufruire dell'assistenza sanitaria con parziale copertura delle spese;
6) in caso di problemi rivolgersi allo Sportello Consolare Permanente a Bastia, dipendente dal Consolato Generale in Marsiglia, telefonando al n. 0033-495349393 – e-mail: bastia.marsiglia@esteri.it .

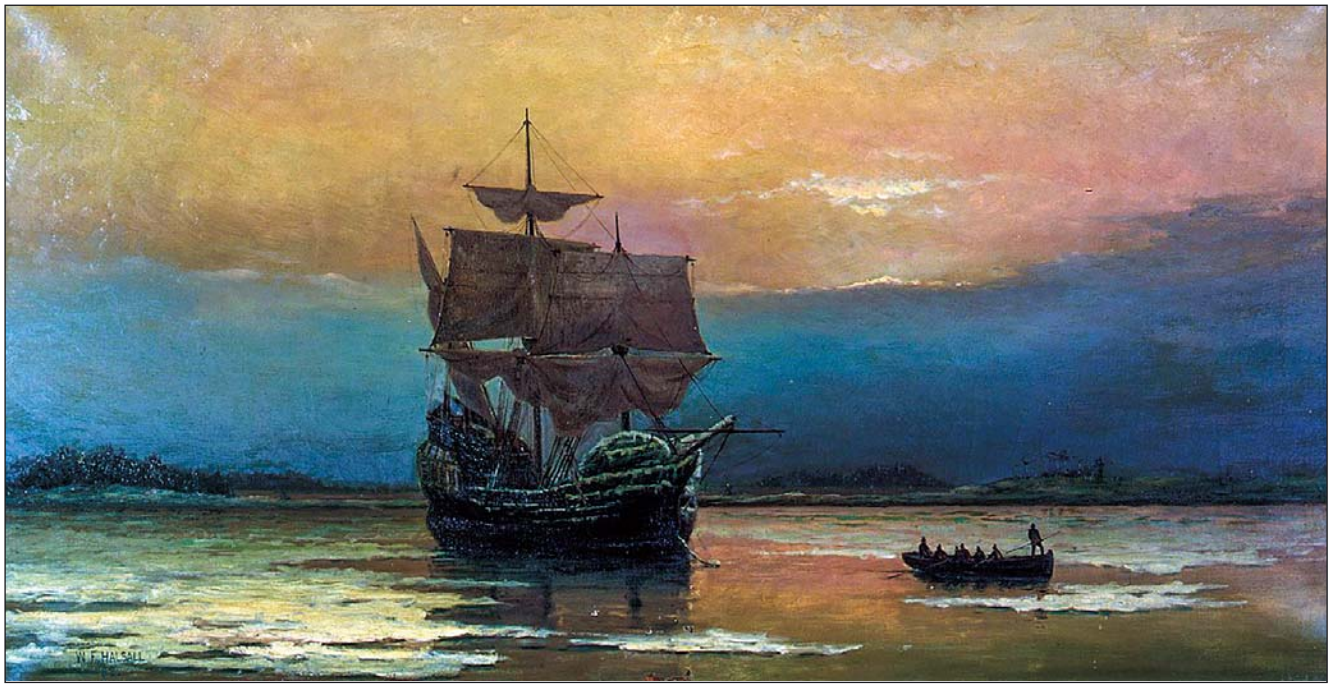
ATTENZIONE: Per ogni più precisa ed aggiornata informazione di carattere generale sui Paesi esteri (anche in riferimento a viaggi con minori al seguito), si invita a consultare il sito "Viaggiare Sicuri" (www.viaggiaresicuri.it), offerto dal Ministero degli Affari Esteri e fruibile anche con apposita applicazione per *smartphone* e *tablet*. Le informazioni ivi contenute (che rimangono, comunque, solo orientative) si possono parimenti acquisire attraverso la Sala Operativa dell'Unità di Crisi attiva tutti i giorni H24 al numero +39 06 36225 (e-mail: unita.crisi@esteri.it). Anche l'ACI mette a disposizione un servizio di assistenza telefonica attivo H24 al numero +39 06 491115.
Si tenga presente che le informazioni di volta in volta acquisite possono variare nel tempo, in relazione al mutamento di vari fattori – anche di carattere naturale - non sempre prevedibili, rendendo i dati pubblicati (che rimangono, comunque, solo orientativi) suscettibili di continui aggiornamenti e modifiche. Le responsabilità derivanti dalla scelta di intraprendere un viaggio in un Paese estero sono comunque indicate nell'art. 19 *bis* comma 3 della Legge n. 43 del 17 aprile 2015, che ha convertito in legge il Decreto Legge 18 febbraio 2015 n. 7.
Si consiglia di registrare i dati relativi al viaggio che si intende effettuare nel sito "Dove Siamo Nel Mondo" (www.dovesiamonelmondo.it), un servizio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale che consente agli italiani che si recano temporaneamente all'estero di segnalare - su base volontaria - i propri dati personali, al fine di pianificare, con maggiore rapidità e precisione, eventuali interventi di soccorso e/o emergenziali. E' possibile effettuare la segnalazione del proprio viaggio non prima di 30 giorni dalla data di partenza. E' comunque sempre possibile segnalare o modificare il proprio viaggio anche durante la permanenza in un Paese estero. I dati sono automaticamente cancellati 2 giorni dopo la data di fine viaggio indicata.
Si rammenta infine che:

- nei Paesi ove non vi sia una Rappresentanza diplomatica/consolare italiana, i cittadini possono richiedere, ai sensi dell'art. 20 (ex art. 8C) del Trattato di Amsterdam, l'assistenza delle Rappresentanze in loco degli altri Stati Membri dell'Unione Europea.
- per contrastare il traffico di valuta, la Guardia di Finanza può effettuare controlli in mare anche riferiti a movimenti di capitali dal territorio nazionale verso l'estero e dall'estero in direzione del nostro Paese. In proposito si accenna che per trasportare sulle unità da diporto somme d'importo superiore ai 10.000,00 Euro, per ogni persona a bordo, titoli e valori mobiliari in euro o in valuta estera, è necessario preventivamente dichiararne il controvalore all'Ufficio Italiano dei Cambi (U.I.C). Maggiori e più puntuali informazioni possono essere assunte presso i Comandi della Guardia di Finanza.

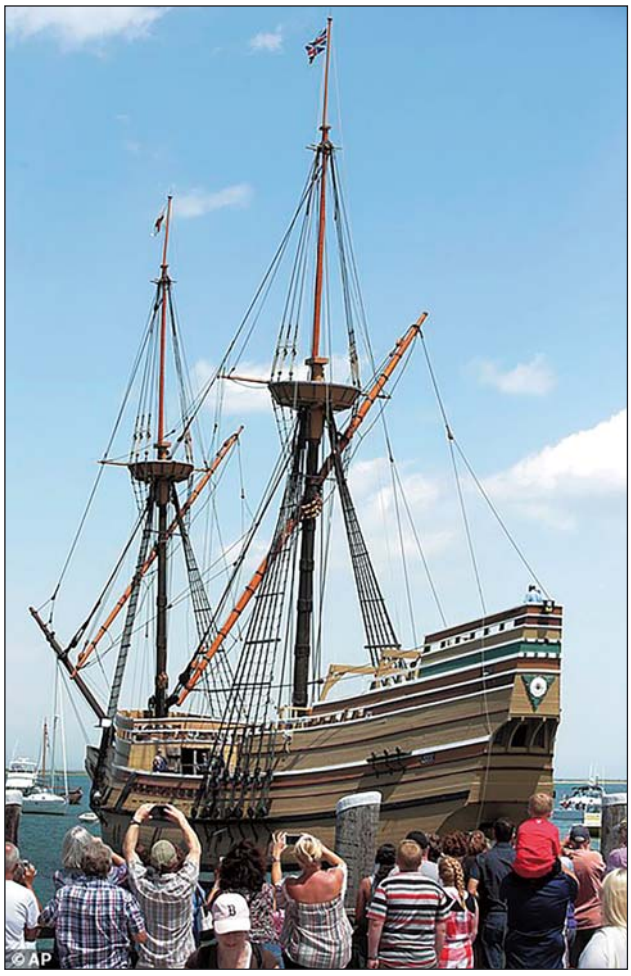
per le necessarie riparazioni. La sfortuna, però, continuò a perseguitarla, perché dopo la ripartenza, quando aveva percorso solo 200 miglia dopo Land's End, la nave subì una seconda avaria. Non rimase che ritornare a Portsmouth dove parte dei passeggeri tornò in Olanda e altri (sempre guidati da John Carvel e da William Brewster) si trasferìrono sul *Mayflower* che dette inizio alla traversata con a bordo un totale di 130 tra uomini e donne (equipaggio compreso). Si trattò di un viaggio difficile e rischioso, per le avverse condizioni atmosferiche, per la penuria di cibo (le provviste erano state previste per soli 30 giorni di mare), per la criticità delle condizioni della nave, vecchia di 53 anni, al punto che gli stessi passeggeri collaborarono con l'equipaggio per puntellarne le strutture, utilizzando finanche i materiali da costruzione imbarcati dai coloni per essere adoperati una volta a destinazione. In queste precarie condizioni di vita una giovane sposa in avanzato stato di gravidanza, Elizabeth Hopkins, dette alla luce un bambino che fu chiamato Oceanus.

I Padri pellegrini sottoscrivono il *Mayflower Compact*; olio su tela del 1889 di Jean Leon Gerome Ferris, collezione privata

Finalmente, il 9 novembre, venne avvistato Capo Cod, molto a nord della meta finale, ma i tentativi di dirigere a sud verso la Virginia dove erano le terre a loro assegnate, furono vanificati dai forti venti meridionali, per cui la nave dovette ritornare a Capo Cod, dove dette fondo l'11 novembre in una località oggi nota come Provincetown Harbor. I coloni, come primo atto, sottoscrissero il "Mayflower Compact", uno strumento che instaurava una ru-



Il *Mayflower* nel porto di Plymouth, olio su tela del 1882 del pittore di marina inglese William Halsall, *Pilgrim Hall Museum*, Plymouth



Folla festeggiante alla "ripartenza" del *Mayflower* II da Plymowth

dimentale forma di democrazia, precisando diritti e doveri di ciascuno, secondo il quale ciascun pellegrino si impegnava a contribuire al benessere della comunità.

L'approssimarsi della cattiva stagione ed il freddo già intenso suggerirono di non sistemarsi a terra ma di organizzare la vita a bordo. Tuttavia, la sopravvivenza fu comunque difficilissima per le basse temperature e per le gravi malattie che furono fatali per la metà dei passeggeri e dell'equipaggio: in particolare lo scorbuto, la tubercolosi e la polmonite. Durante questo periodo, un'altra sposa in gravidanza, Susanna White, diede alla luce un figlio, primo europeo nato nell'area del New England.

Alla fine del marzo 1621 fu deciso il trasferimento a terra dei 53 passeggeri e dei 15 membri dell'equipaggio sopravvissuti, che costruirono un villaggio fortificato con otto cannoni faticosamente trasportati dalla nave, capaci di lanciare ad un chilometro di distanza un proiettile di forma sferica del diametro di 10 centimetri: è stato il primo insediamento dei Padri pellegrini sul suolo americano.

Dal canto suo il *Mayflower* salpò per ritornare in Inghilterra il 5 aprile 1621 compiendo questa volta un viaggio velocissimo con venti favorevoli e raggiungendo Londra il 6 maggio. Risulta che fu poi demolito, forse nel 1624**.**

La replica

Più di una generazione di storiografi si è cimentata nella ricerca di elementi utili a illustrare in ogni dettaglio l'avventura dei Padri. Non solo per quanto riguarda gli eventi nella loro generalità, ma anche (e, forse. soprattutto) per quanto riguarda le persone che vi hanno preso parte. Punto di partenza è stato l'elenco nominativo dei Padri pervenuto completo ai nostri giorni. Si è così saputo tutto di loro e molto anche dei loro discendenti. Non per niente, agenzie di ricerche araldiche statunitensi hanno inviato più volte in Gran Bretagna e in Olanda i loro ricercatori, allo scopo di ricostruire genealogie puntuali e documentate sulla base delle richieste avanzate da molti presunti discendenti da quel nucleo di coloni. È

Una curiosa foto della nave, ormeggiata a Plymouth con, in primo piano, un figurante su di una piroga monossile identica a quelle utilizzate dai nativi; ad onor del vero, la persona era un nativo americano, anche se non delle tribù un tempo locali

motivo di grande orgoglio. infatti, per le numerose famiglie americane che vantano tale discendenza, ottenere ed esibire la conferma ufficiale di parentele soltanto oralmente tramandate,
In realtà, l'arrivo dei Padri pellegrini rappresenta una pagina fondamentale della storia del Paese e tutto ciò che riguarda il *Mayflower* e il suo storico viaggio assume una valenza simbolica di primaria importanza.
Questo non solo negli Stati Uniti, ma anche in Inghilterra dove nel secondo dopoguerra, una associazione patriottica raccolse i fondi per costruire *Mayflower II*, una replica fedele donata al popolo statunitense in segno di gratitudine per il contributo dato alla vittoria degli Alleati durante la Seconda Guerra Mondiale.
Il *Mayflower II* venne ormeggiato nel *water front* di Plymouth (Massachusets), esposto al pubblico come patriottica attrazione per le migliaia di turisti presenti tutto l'anno.
Nel 2016, dopo 60 anni di "servizio", il suo stato di conservazione risultava talmente degradato che, prima del un suo temuto affondamento, dovette essere rimorchiato a Mystic Seaport (Connecticut), presso l'*Henry B. Dupont Preservation Shipyard*, per un radicale restauro. Il cantiere ha rispettato i rigidi protocolli contenuti negli *Standars for Historic Vessel Preservation Projects*, per cui la replica ritornerà ad essere esattamente identica al *Mayflower II* in ogni dettaglio. Anche per quanto riguarda le strutture in legno di quercia, che è stato reperito, dopo laboriose ricerche, in alcuni boschi nella catena montuosa degli Allegani, nella Virginia Occidentale.
Il restauro (o, per meglio dire, il rifacimento) verrà completato proprio nel 2020 quando la nave sarà in grado di raggiungere la Gran Bretagna per poi ripetere lo storico viaggio. A bordo vi saranno 130 autentici discendenti dai primi Padri, la cui traversata non sarà certamente delle più agevoli, se non altro per la carenza di spazio a bordo e per il fatto che, procedendo e vela, potrebbe incorrere negli stessi inconvenienti che rallentarono i loro progenitori.
Gli organizzatori del quattrocentesimo centenario assicurano che faranno di tutto per riprodurre il viaggio in ogni particolare, anche se sarà difficile ripetere l'esperienza vissuta da Elizabeth Hopkins, a meno che non partecipi al viaggio commemorativo qualche volenterosa discendente dei Padri pellegrini disposta a dare alla luce un *Millennial* a cui dare il nome *Oceanus*, lo stesso imposto quattro secoli fa al bimbo registrato sul giornale di bordo del *Mayflower.* ■

Una bella immagine del galeone in navigazione con tutte le vele alzate e bordate

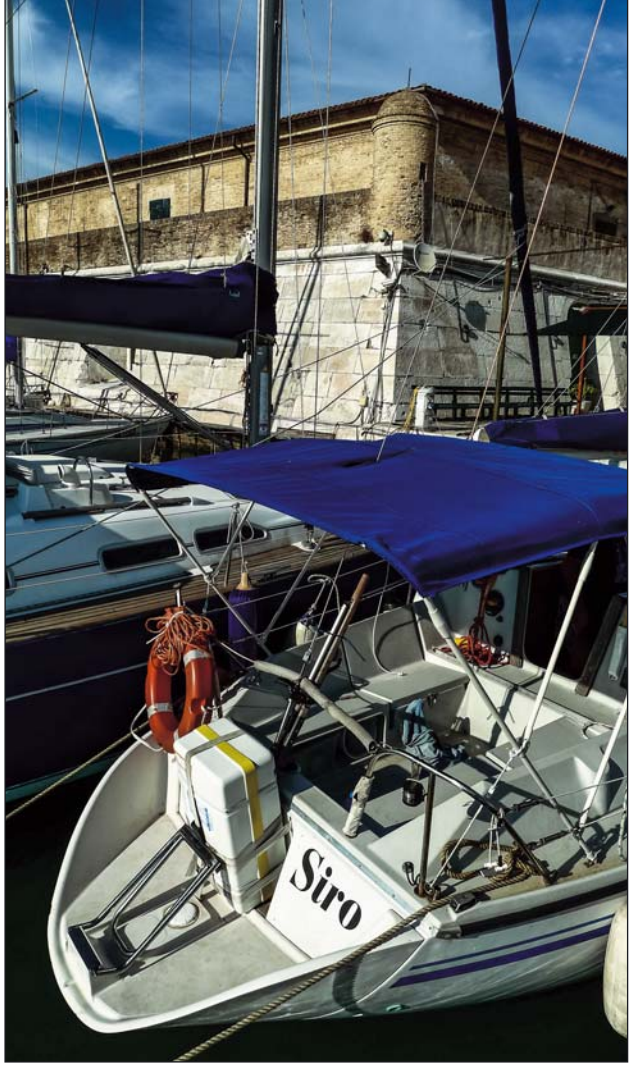
Ancona città di navi

di Roberto Petrucci
Foto di Gianni Grilli

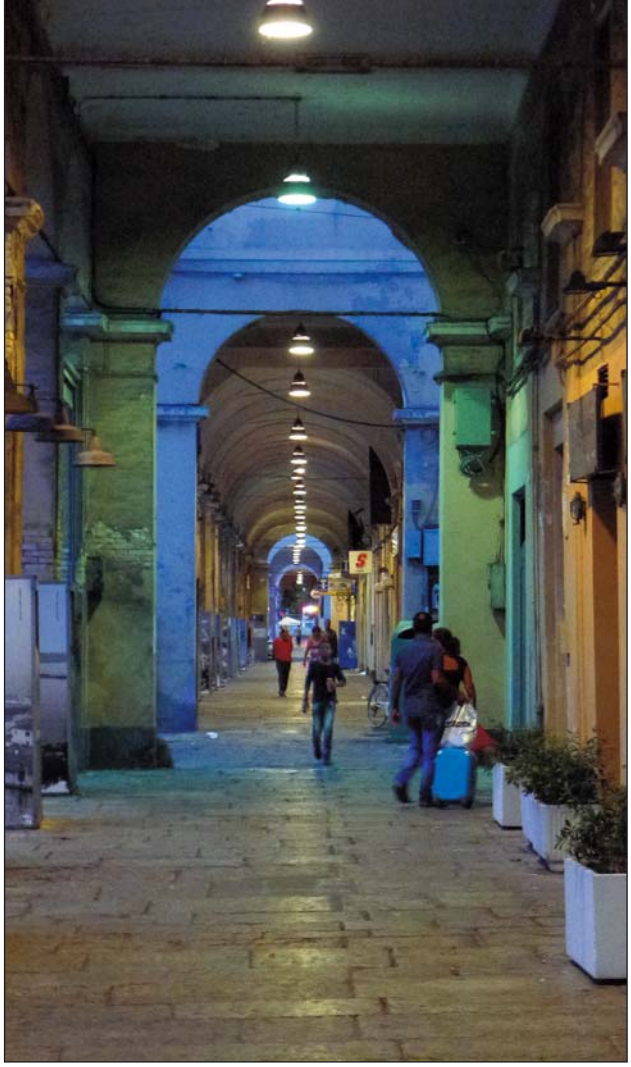
Antica, scanzonata, splendida, multietnica, ricca di storia e di storie: che dire di più di questa splendida città?

Il viaggio tra Senigallia ed Ancona è animato dalla presenza dell'isola artificiale a cui attraccano le petroliere che scaricano alla raffineria di Falconara Marittima e dagli ampi allevamenti di cozze.
Per lunghi anni l'abitato che i confini amministrativi dividono tra i Comuni di Falconara Marittima ed Ancona è stato segnato dagli odori di pasta scotta della soia che veniva scaricata nei silos di Ancona e quello di uova marce degli scarichi della raffineria.
Ricordatevi di passare al largo dell'isola artificiale e accingetevi a scegliere la rotta per raggiungere il porto Dorico.

L'ingresso del porto di Ancona; in apertura lo stemma comunale della città marchigiana



L'ormeggio davanti all'antico Lazzaretto



La lunga "fuga" de "j'archi" in una immagine notturna

Scegliete il lazzaretto

L'accesso ad Ancona dal mare pone chi naviga per diporto di fronte ad un dilemma. Avete di fronte a voi due possibilità: Marina Dorica offre un accesso facile, posti sempre disponibili e servizi di primordine. Qui la Lega Navale ha una sontuosa sede ed un ampio spazio acqueo. Questa scelta ha però un difetto: vi isola dalla città.

In alternativa, il Circolo Nautico Stamira, che è di difficile accesso e con servizi spartani, permette di ormeggiare nel cuore di Ancona.

Le difficoltà non sono tanto nella necessità di entrare in un grande porto frequentato da traghetti veloci e grandi navi, quanto dal fatto che i posti per il "transito" sono pochi.

Datevi da fare, telefonate prima, prendete accordi con l'addetto e, almeno una volta, andate ad ormeggiare nel più bel lazzaretto che sia mai stato costruito e regalatevi un ingresso nel porto sormontato dalla Cattedrale di San Ciriaco e dall'arco della Fincantieri.

Un bastimento sta scaricando nei silos e la nuvola di polvere che esce dalle "*solfatrici*" avvolge la nostra barca e ci ricorda che questa è città di navi.

Il lazzaretto non è un ospedale dove si portavano gli appestati a morire bensì una saggia istituzione sanitaria tesa a prevenire l'insorgere di epidemie. Nel settecento non esistevano i vaccini e ci si difendeva dalla peste regolamentando rigorosamente l'accesso degli uomini e delle merci. Entrambi, soprattutto i tessuti, venivano messi a "spurgare" in appositi alberghi e magazzini situati fuori della città, dove venivano disinfettati con i mezzi allora disponibili.

L'amministrazione papale in un moto di colbertismo, chiamò Vanvitelli a costruire questa importante struttura. Le attività commerciali ne trassero sicuro giovamento ma questo non impedì al maggior imprenditore del momento, Francesco Trionfi, di abbandonare la mercatura per ritirarsi nella tenuta delle Poiole a Marina di Montemarciano.

Oggi lo splendido edificio pentagonale, chiamata appunto "Mole Vanvitelliana", ospita un museo e spazi dedicati a concerti, film ed eventi espo-

L'edificio dove hanno sede i locali della Sezione della Lega Navale

sitivi. La parte direttamente rivolta sul porto offre alcuni ormeggi, un buon ristorante, servizi e gli uffici dello storico circolo sportivo Stamura, i cui locali sono ancora quelli del 700.
Visitate l'elegante cortile ed uscite dall'arco sormontato da una copia del gonfalone della città, vessillo rosso con la croce d'oro, che è stato adottato dalla locale Sezione della Lega Navale.

Il *Riò de J'archi*

Prima di attraversare Porta Pia, che separava il Lazzaretto dalla città, girate a destra ed inoltratevi nel "Riò de J'archi": nonostante il nome e l'ariosa struttura, vi ritrovate in un vero e proprio angiporto dove, da quando è stato aperto l'accesso alla città sulla litoranea, si sono concentrati coloro che vivevano del porto in attesa, come voi, di entrare nella città vera e propria.
Se viaggiate d'estate vi perderete lo spettacolo dei bambini che affollano l'ingresso della scuola "Da Vinci". Le comunità sono cambiate: greci, dalmati ed ebrei sono oggi sostituiti da cingalesi, magrebini, neri d'africa, gente dei Balcani.
Gli Archi sono sempre stati un rione multietnico conseguenza del fatto che la "città di navi" è città del mondo e tutte le etnie convergono in essa.

Una comunità multietnica

Chissà se i bambini della "Da Vinci" sanno di essere eredi della tradizione degli archi perché figli di migranti finalmente approdati. Esattamente come gli italiani che approdavano sulla collina del *Panier*, nel porto vecchio di Marsiglia assieme a spagnoli e portoghesi a restaurarne i muri ed a costruirne la memoria.
Gianni, che assieme a Daniele mi accompagna nella navigazione con la prospettiva di passare la mattinata seguente a mangiare le cozze, "*i moscioli*" in anconitano, dello scoglio del Trave, ancorati davanti alla spiaggia di Mezzavalle, sostiene che gli archi gli ricordano quel porto.
Andrea Gasparoni pescatore ed arcarolo classe 1934 mi spiega che i giovani anconetani preferiscono altri mestieri alla pesca e le ciurme dei pescherecci che affollano i moli di fronte al Lazzaretto sono formate oggi soprattutto da tunisini e da bengalesi che risiedono nel "Riò".
Ad Ancona per dire festa si usa ancora l'espressione ebraica "sciabà". Quando il ricco vernacolo della città avrà fatto propria anche qualche espressione araba o bengalese l'integrazione avrà fatto un sostanziale passo avanti.
La varietà degli apporti culturali si traduce più facilmente nella varietà della offerta gastronomica: non solo ristoranti e trattorie della tradizione tra i quali lo storico Ulderico, ma anche

locali espressione delle nuove presenze. Quello greco addirittura espone il menu rigorosamente nella propria lingua.
Una parte dei negozi che si aprono sugli archi è chiusa. Gasparoni mi spiega che anche gli Archi risentono della crisi del piccolo commercio ucciso dai centri commerciali e da Amazon.

Il centro storico

Il giorno dopo entrate in Ancona, superate Porta Pia e incontrate il monumento a Traiano. La leggenda urbana racconta che durante la guerra per sottolineare la scarsa qualità del pane qualcuno abbia messo uno sfilatino nella mano della statua ed un cartello con su scritto "*Traià magnatelo te che c'ai lo stomigo de fero*".
Qualche altro metro e sbucate di fronte al teatro delle Muse. Qui vi trovate di nuovo di fronte a scelte non facili: andando dritti, costeggiate il porto verso il gotico palazzo della Camera di Commercio, la chiesa di Santa Maria della Piazza e l'arco di Traiano. Su per la collina del Guasco andate verso il Palazzo degli Anziani e la Cattedrale di San Ciriaco. A destra imboccate la più bella passeggiata delle Marche che taglia da occidente a oriente la penisola di Ancona: la "*grande via che unisce i due mari*" così la definì Pasolini nel 1959.
Se avete attraccato il pomeriggio ed avete perso tempo con il pesce ed i "vincisgrassi" (così nelle Marche centrali si chiamano le lasagne dal nome di un loro estimatore del 1789, il generale austriaco Windisch-Graetz), potete benissimo girare il centro storico di notte: Ancona, come del resto tutte le Marche, è città sicura. La tranquillità delle strade riflette i valori della convivenza di cui scaricatori del porto e operai del cantiere sono da sempre portatori.

Storie e storia

State comunque attenti agli incontri e, se siete fortunati, potrete vedere Stamira che esce dalla città assediata per bruciare la torre d'assedio dell'imperatore Barbarossa incitando alla rivolta: "*Popolo d'Ancona, quelo che nun fai te el fa na dona*". Salite per Capodimonte e potrete vedere repubblicani e socialisti che affrontano i carabinieri mandati a reprimere le manifestazioni della "settimana rossa". Andate in cima al Guasco ed in quello che resta dei "Vigoli" sotto il Duomo potrete sentire il coro degli anarchici cantare "*soldato proletario che parti per Valona, non ti scordar del Popolo d'Ancona*". (il disco potete trovarlo tra le edizioni dei Dischi del Sole custodite da Michele Straniero). Scendete ai moli e sentirete il motore del MAS 15, la motosilurante con cui Luigi Rizzo si appresta a partire per la costa

Durante l'ultima guerra, come a un novello Pasquino, alla statua di Traiano venne imposto un cartello con la scritta *"Traià magnatelo te che c'ai lo stomigo de fero"*

dalmata per affondare la Santo Stefano (il MAS originale potete vederlo a Roma, conservato nell'Altare della Patria). Risalite verso l'attuale facoltà di economia e troverete Emilio Ferretti che assieme agli operai del cantiere navale dopo l'8 settembre 43 va a prendere le armi alla caserma Villarey. Scendete a Piazza del Papa ed in una delle osterie di via Bonda potrete sentire Barigello, una specie di buon soldato Scveik anconitano, affermare che "*a discure nun è fadiga*" icastica traduzione del detto "*tra il dire ed il fare c'è di mezzo il mare*". Risalite fino a Piazza Cavour e sentirete il Sindaco riprendere vigorosamente gli scopini in sciopero con una colorita espressione poi entrata nel lessico locale.

Ancona è più di ogni altra città marchigiana città di storie e di storia. Lo sa l'ufficio tecnico del Comune che nel tentativo di costruire un parcheggio trovò prima dei resti romani, ed una volta risolto il problema, si trovò di fronte a resti greci.

Non è quindi un caso se il ponderoso ed indispensabile studio sulla "storia dell'Adriatico" a firma di Pierre Cabanes e di altri studiosi francesi sia stato tradotto e pubblicato in Ancona dalla Casa editrice "Il lavoro editoriale".

Le culture dell'Adriatico

Cabanes sostiene che la cultura dell'Adriatico nasce dall'incontro tra le culture occidentali, greche e balcaniche che hanno percorso questo mare.

Anselmi, in "ultime storie di Adriatico", sostiene che questa fase si è ormai esaurita di fronte alla omogeneizzazione culturale del dopoguerra. Sbarcando al porto vecchio di Bari nella cripta della cattedrale di San Nicola ho trovato pope e fedeli ortodossi che celebravano la messa secondo il rito orientale. Una presenza impensabile fino a qualche anno fa.

Il flusso di persone, merci ed idee si è rimesso in moto e passa di nuovo anche per Ancona intasando in concomitanza con l'arrivo dei traghetti da Patrasso la litoranea che porta all'autostrada Non sono più, come nel Rinascimento, i sapienti greci e i libri giunti da Mistra dopo la caduta di Costantinopoli diretti alle corti di Urbino e Rimini.

Le navi non caricano più disperati contadini Morlacchi per ripopolare le colline marchigiane spopolate dalla peste: oggi assistiamo ad flusso di persone e merci che cresce con il miglioramento delle condizioni nei Balcani.

Il cantiere navale,
gloria e orgoglio cittadino

Il terremoto

Girando per il centro storico a nessuno verrebbe in mente che nel 1972 per 11 mesi la terra tremò e la città venne evacuata. La ricostruzione venne realizzata senza "casette" e senza interventi dell'autorità giudiziaria e garantì non solo il restauro dei palazzi e delle abitazioni ma anche il ritorno degli antichi residenti.

Nonostante il rigore della ricostruzione il tessuto sociale, che pur aveva resistito ai bombardamenti dell'ultima guerra, non si è più ricostituito con la vitalità che aveva prima del sisma. Ha resistito invece il cantiere navale che la città difese con tre scioperi generali e oggi le sagome delle navi in costruzione si stagliano contro il colle Astagno.

Se nei vostri vagabondaggi avete fatto tardi andate a vedere il sole sorgere dal mare dalla terrazza del Passetto.

Se non avete voglia di far tardi o alzarvi presto potete scendere il viale fino al porto e godervi il tramonto dai tavoli del bar Giuliani. ■

Se avete fatto tardi andate a vedere il sole sorgere dal mare dalla terrazza del Passetto. Se non avete voglia di far tardi, scendete il viale fino al porto e godetevi il tramonto dai tavoli del bar Giuliani, altrimenti, perdetevi nel mercato notturno

Enrico Cernuschi

L'ULTIMO SBARCO IN INGHILTERRA

Le galee dei Medici e degli Strozzi contro Enrico VIII 1543-1551

Mursia Editore – Milano 2018
Pag. 178 - euro 17

Ci troviamo di fronte a quello che sembrerebbe un ritaglio di storia molto di nicchia ed in parte è così. Ma chi già conosce l'A. si avvicinerà con curiosità a questa sua ultima opera e non resterà deluso. Anche se ci ha abituato a dei veri e propri scoop, in questo libro oltre a scoprire quelle che per molti risulteranno novità, si ripercorrono alcuni dei temi favoriti dall'A..
Anche se in una prospettiva storica difforme, trattandosi di un'epoca e di situazioni diverse, il motivo conducente è quello che già conosciamo da opere precedenti: la riscoperta di azioni meritorie – spesso gloriose – da parte di condottieri italiani, specialmente sul mare, che sono quasi sempre ignorate dal grande pubblico; la messa a nudo di parti della storia che una storiografia di parte – quasi sempre di matrice britannica - ha, per varie ragioni, mistificato, facendo percolare nei testi, anche italiani, una serie di false verità, volte ad avallare un'immagine del combattente e del marinaio italiano niente affatto edificante; il porre in evidenza l'alta valenza del potere marittimo, in quasi tutte le situazioni in cui siano in ballo le economie delle Nazioni.
La chiarezza della visione marittima di un banchiere come Filippo Strozzi, le imprese marinare e militari di Pietro e Leone Strozzi, anche in mari lontani dal Mediterraneo, fanno da sfondo alle lotte per il potere economico fra le nazioni di quel turbolento '500.
Ma quelle che il lettore attento farà subito proprie sono le molte analogie fra avvenimenti e situazioni che si svolgono a distanza di secoli. L'A. ci porta per mano a capire, attraverso le guerre del passato più remoto, anche le ragioni profonde di quelle a noi temporalmente più vicine e ci rende edotti, qualora non l'avessimo capito, che una guerra economica è anche oggi in corso, secondo le stesse logiche del passato.
Quali possano essere gli esiti di questo conflitto, chi i vincitori e come l'Italia possa "piazzarsi"… sono tutte ipotesi che vengono avanzate in maniera sobria e razionale da chi la materia la conosce bene. Non voglio togliere la *suspence* del racconto a chi, incuriosito, leggerà il libro. Dico solo che, come spesso nelle opere del nostro, la sua posizione è abbastanza ottimista circa i destini del nostro Paese (che, per inciso, ha le terze riserve d'oro al mondo) e di ciò, oggi come oggi, c'è proprio molto bisogno.

Paolo Bembo

Tom Cuncliffe

LO SKIPPER OCEANICO

Ed. Nutrimenti – Roma 2018
pag. 296 – Euro 25,00

Il lettore dovrà essere indulgente con il recensore il quale, alle prese con la pletora di *skipper* nostrani improvvisatisi protagonisti della manualistica nautica oceanica, non ha resistito alla tentazione di un confronto d'istinto con questo manuale che l'inglese Tom Cunliffe ha pubblicato un paio d'anni fa. Il confronto è stato impietoso, ma occorre subito precisare che Cunliffe è uno dei *leader* della vela britannica, che nel 2010 ha condotto la serie *The Boats that Built Britain* della Bbc e

che ha vinto per due volte il premio per il migliore *"Book of Sea"*, conferito da una commissione di giudici nautici del Regno Unito, nota nel mondo editoriale del settore per la sua severità di giudizio.
La cronologia espositiva della caleidoscopica materia trattata, allineata oltretutto con il programma d'esami per conseguire il Certificato Ocean Seamaster presso la Royal Yatching Association, è articolata in tre capitoli: "Le imbarcazioni d'alto mare", "Navigazione oceanica e arte marinara" e "La vita a bordo" (contraddistinti ciascuno da una striscia di colore differente nella parte superiore della pagina).
Per quanto riguarda il primo capitolo, l'attenzione dell'A. spazia dagli scafi dislocanti e plananti alle relative attrezzature veliche, da quelle classiche a quelle meno tradizionali. Non bisogna dimenticare che siamo sempre nell'ambito croceristico, sia pure oceanico, e proprio per questa valida ragione non troveremo accenni da un lato ai *foil*, e dall'altro ai profili alari e semialari comparsi in questi ultimi tempi. Viene però citato l'*aerorig* che comporta l'impiego dei moderni alberi ruotanti. Un inconsueto ampio spazio è dedicato alla regolazione dei timoni a vento, gioia e tormento dei diportisti anche non oceanici. Conclude il capitolo uno sguardo ai motori e alle sistemazioni degli interni, con particolare riferimento alla razionale gestione dell'energia elettrica disponibile a bordo (sempre troppo poca).
Si approda così al capitolo successivo che ha tutte le caratteristiche di un vero e proprio corso di navigazione alturiera. Le varie nozioni, però, non sono presentate una alla volta seguendo il consueto ordine tradizionale, ma l'A. ha preferito percorrere nell'esposizione della materia un *excursus* dove i vari argomenti (ad esempio meteorologia, maree, carteggio, carte nautiche, sestante, punto nave e così via) sono esposti in maniera integrata, quindi più accattivante e facilmente assimilabile. L'ha potuto fare mettendo a frutto la sua pluriennale esperienza di consumato navigatore e la sua capacità di esporre anche i concetti più ostici in maniera didatticamente valida, E' una caratteristica del resto comune a tutto il contenuto dei testi, arricchiti da gustose considerazioni "marinare" di carattere personale, sempre in linea con un stile piano e discorsivamente lucido. Da rilevare e da sottolineare, tra l'alto anche il sacrosanto rilievo riservato alla negletta navigazione astronomica.
La terza parte del volume riguarda soprattutto i rapporti tra lo *skipper* oceanico e il suo equipaggio, spesso non facili anche a motivo della durata delle navigazioni. Qui sono preziosi i consigli di chi li ha vissuti sulla pelle e oltretutto sono di lettura molto gradevole.

Claudio Ressmann

Pio Baissero

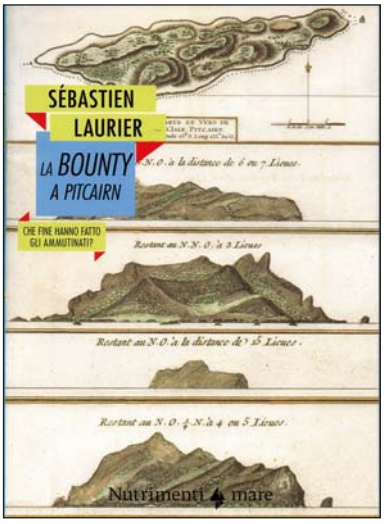
LA BAIA DEGLI USCOCCHI

Trieste, Luglio editore
Pagine 178 - euro 14,00

La parte narrativa del libro è costituita da una storia romantica, tenera e tragica come ogni storia del genere, che racconta di un amore tra una brava ragazza, Robinia, appartenente a una famiglia di contadini e pescatori della zona della foce del Timavo (nei pressi di Monfalcone), e Drasa, un giovane e bel pirata uscocco, dalla strana complessità interiore che "poteva essere tanto brutale e rude, quanto sensibile e delicato" (pag. 76): pirata sì, ma sentimentale e dolce. Dicevo che la storia è pervasa insieme di tenerezza e di tragedia, ma non ne svelerò la trama per non privare il lettore del piacere della graduale scoperta della vicenda. Però credo che l'aspetto che più possa interessare i frequentatori delle pagine di "Lega Navale" sia la rievocazione storica, rigorosa e arti-

colata, della pirateria degli Uscocchi.
Chi erano questi Uscocchi? Originari della Bosnia o, più probabilmente, dell'Erzegovina e della Lika serba, ne erano stati scacciati dai Turchi, loro eterni nemici, ed avevano trovato riparo in Dalmazia, in particolare a Segna, sul canale della Morlacca (oggi in Croazia), dove avevano costituito un covo che serviva come base di partenza per le loro scorrerie piratesche, dapprima alla ricerca dei carichi dei bastimenti da arrembare, poi anche di equipaggi di navi mercantili e di pescherecci, e di uomini delle popolazioni costiere, da catturare e da rivendere come schiavi. Ai Bosniaci si erano mano a mano aggregati malfattori di varia origine, anche italiana. La cittadina di Segna, nominalmente dipendente dall'Austria, era ben difendibile perché circondata da mura pressoché inespugnabili, e dominata dalla fortezza di Nehaj, le une e l'altra raffigurate in belle tavole fuori testo riprodotte da antiche incisioni. Per queste imprese, gli Uscocchi entrarono in conflitto anche con la Repubblica di Venezia, il cui Consiglio dei Dieci addirittura nominò un "Provveditore contra Uscocchi" nella persona del nobile Ermolao Tiepolo. E dall'Austria, pur essendo spesso nemica dei loro nemici, non vi era da attendere nessun aiuto, anzi, diffidenza e ostilità...
Incredibilmente, a un certo punto, intercorsero perfino trattative con Santa Romana Chiesa, in particolare con il Legato di Ancona Monsignor Monte, per la fornitura di schiavi da mettere al remo; per fortuna, con l'ascesa al soglio di Sisto V, queste indegne relazioni s'interruppero, e qualcuno (naturalmente di basso rango) ne pagò le conseguenze.
L'epopea degli Uscocchi, che a lungo avevano imperversato nell'alto Adriatico, si esaurì con la distruzione delle loro barche, nel 1617 e il loro arruolamento da parte dell'Austria, che ben ne conosceva il valore guerresco, nelle proprie forze armate.
Giusto per curiosità, vorrei da parte mia ricordare che l'immaginifico Gabriele d'Annunzio, il "Vate" per antonomasia, al tempo dell'impresa di Fiume, decise di resuscitare il nome di Uscocchi per i suoi legionari imbarcati su un pugno di unità veloci; diciamo: la sua Marina alla quale giunse a dedicare perfino dei versi contenuti nella "Canzone del Quarnaro": *Dentro i covi degli Uscocchi / sta la bora e ci dà posa./ Abbiam Cherso per mezzana,/ abbiam Veglia per isposa,/ e la parentela ossosa / tutta a nozze di corsaro. / Eia, mirto del Quarnaro! / Eia Eia Alalà!*
Ma per tornare al bel libro di Pio Baissero, aggiungerò che l'A., insegnante e pubblicista di origine istriana e residente a Gorizia, s'interessa e scrive, in particolare, di storia dell'Alto Adriatico.

Renato Ferraro



Sébastien Laurient

LA BOUNTY A PITCAIRN
Che fine hanno fatto gli ammutinati

Nutrimenti Editore
– Trebaseleghe (PD) – 2018
Pagg. 122 – Euro 15.00

Quando abbiamo preso in mano questo volumetto dall'accattivante copertina, pensavamo che si sarebbe trattato di tutt'altra cosa ma non tanto per l'argomento (del quale abbiamo una discreta conoscenza), quanto per come viene trattato e in quale maniera.
Non che l'Autore abbia rifiutato l'ostacolo e abbia parlato di altre cose, ma perché alcune sue posizioni e decisioni sembrano alquanto fuori posto, come indica il titolo dell'Opera: *"La Bounty a Pitcairn"*.
Da sempre, almeno in Italia, le navi, in particolare quelle militari, sono di genere maschile, anche se è lecito dire, "la corazzata *Roma*", che altrimenti sarebbe "il *Roma*". Ma l'A. ci educe sin dalle prime pagine che *"in inglese, per parlare di una nave, si usa la forma femminile… così, in omaggio al grande James Cook, parleremo della Bounty"*.

D'accordo, ma noi non siamo inglesi, come pure, se andiamo in Francia, in onore di questo Paese, pur apprezzandole, non ci obblighiamo a chiedere rane, *éscargot* o camembert ogni volta che andiamo al ristorante. Ma, come è noto *de minimis non curat lex*.

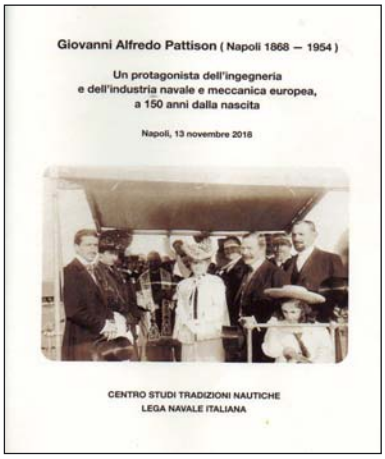
L'A., scrittore, commediografo e sceneggiatore si sofferma anche troppo sulla produzione cinematografica nata dalla vicenda del *Bounty* (scusateci, ma siamo un poco tradizionalisti), ricordando *"In the wake of the Bounty"* del 1933 con Errol Flinn, *"La tragedia del Bounty"* con Clark Gable del 1935, *"Gli ammutinati del Bounty"* con Marlon Brando del 1962 e il più recente *"Il Bounty"* del 1984 con Antony Hopkins.

Alla fine, comunque, entra nel vivo del discorso che si articola su di un certo numero di capitoli inframezzati da brevi poesie scritte dallo stesso A. sullo stile delle epigrafi di Edgar Lee Master, che creano un certo tono di *Spoon River* polinesiano. Anche se diversi argomenti vengono affrontati con indubbio interesse e un certo garbo, non evidenzia abbastanza le differenze anche fisiche, oltre che di tradizioni e credenze religiose, che esistevano tra i marinai di Sua Maestà e le polinesiane.

Dei primi, ci riporta alcune annotazioni fatte dal capitano Blight per facilitarne identificazione e cattura: *"Fletcher Christian. Secondo ufficiale, 26 anni Bruno, robusto …gambe arcuate", Edward Young. Allievo ufficiale, 21 anni … sdentato davanti e con il resto dei denti marci", "John Adams. 20 anni … Viso butterato da tracce di sifilide", "William Brown, 27 anni. … parzialmente sfigurato a causa della scrofolosi"* e così via. Il che, considerando che le belle polinesiane erano alte, combattive e robuste, tanto che utilizzavano tavole da surf (sport nato in quelle acque e visto e ammirato da Cook) massicce, lunghe anche più di 4 metri e pesanti oltre 60 kg, fa apparire quanto meno strano che questi "adoni" sdentati e scrofolosi facessero strage di cuori.

Come pure non si parla molto dell'attuale situazione degli abitanti di Pitcairn, della quale si è interessata da tempo anche la cronaca nera, mentre largo spazio è stato dato a una specie di anagrafe mortuaria di suicidati, trucidati e giustiziati che ha visto gradatamente estinguersi nei decenni i primi ammutinati. Un'Opera che ha comunque un certo interesse, anche se non entusiasmante.

Franco Maria Puddu



GIOVANNI ALFREDO PATTISON (Napoli - 1868 – 1954)

Ed. Centro Studi Tradizioni Nautiche – Napoli 2018
Pagine 44 - s.i.p.

Dopo attente ricerche nei suoi archivi, il Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana ha prodotto questo volumetto a 150 anni dalla nascita di Giovanni Alfredo Pattison, che operò a Napoli a partire dalla fine del XIX secolo.

Di stirpe inglese ma napoletano di nascita, Alfredo Pattison era il nipote dell'omonimo ingegnere che, giunto nel 1842 da Newcastle per dirigere il settore meccanico della ferrovia Napoli-Castellammare, aveva successivamente impiantato un cantiere navale presso la spiaggia della Maddalena.

Denominate "Pattison" vennero qui prodotte le omonime torpediniere, costruite su licenza Thornycroft tra il 1885 e il 1887. Il successo ottenuto da queste unità fu l'inizio di una formidabile ascesa del cantiere, le cui vicende nel tempo vengono nel testo esaurientemente trattate. Da allora la figura di Alfredo Pattison diventò un punto di riferimento dell'industria navale e meccanica nazionale fino al 1954, anno della sua morte. quando ricopriva l'incarico di presidente della Navalmeccanica.

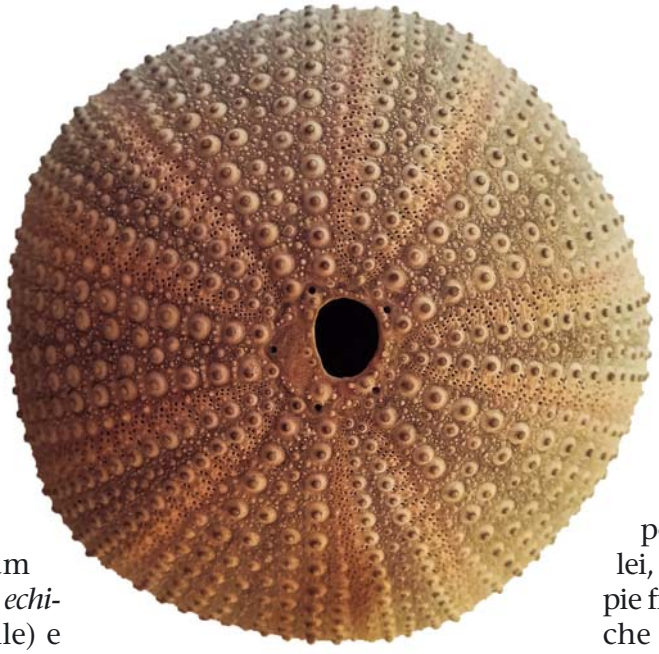
Hanno collaborato alla stesura del testo, tra gli altri, l'ingegnere Admeto Verde e il professor Antonio Fiorentino, coordinati da Paolo Rastrelli, direttore del CSTM. L'opera è illustrata da 11 foto d'epoca, tutte di ottima qualità e comprende il testo di una conferenza tenuta da Alfredo Pattison nel 1935 al Rotary Club di Napoli sulla storia dell'industria navale napoletana.

Il volumetto può essere richiesto direttamente al CSTM - Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli.

Paolo Rastrelli

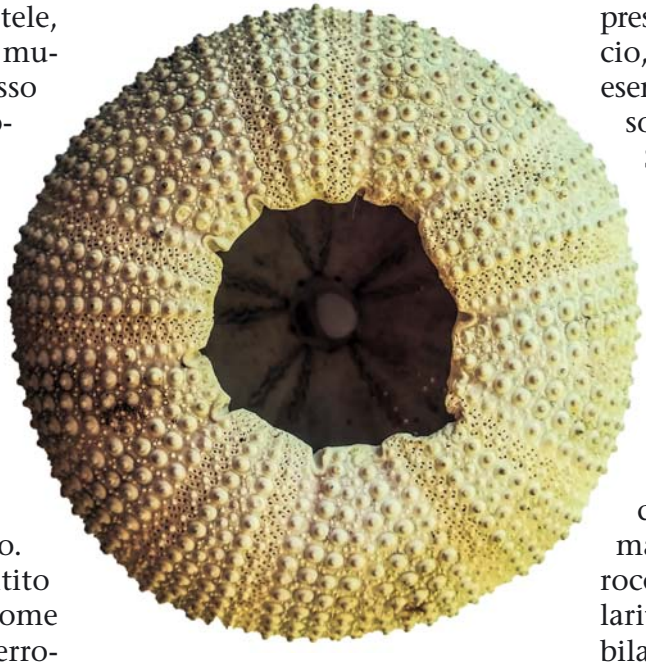
Il riccio di mare

di Sveva Sciuto



Quante volte siamo andati al mare e, dopo esserci tuffati e immersi con maschera e pinne, abbiamo fatto attenzione a non toccare i dolorosi aculei dei ricci che popolano il nostro mare?
Appartenente al Phylum Echinodermata (dal greco *echinos*= aculei e *derma*= pelle) e alla famiglia Parachinidae, il riccio di mare *Paracentrotus lividus* è uno degli abitanti più diffusi nei fondali rocciosi del Mar Mediterraneo. *Paracentrotus lividus* può arrivare fino a 6-7 cm di diametro, spine comprese, presenta una colorazione violacea, marroncina, verdastra o rossiccia, e lo troviamo fino ad 80 m di profondità. Preferisce in particolar modo regioni dove l'acqua non arriva mai a temperature inferiori ai 10° in inverno e superiori ai 25° durante l'estate. I valori ottimali che predilige *Paracentrotus lividus* si aggirano intorno ai 18-20 °C. Esso si nutre principalmente di alghe o di *Posidonia oceanica,* e per questo lo troviamo su fondi rocciosi ricoperti da manti algali.
Paracentrotus lividus appartiene a quel gruppo di ricci di mare definiti "regolari", caratterizzati da un corpo semisferico dotato di spine medie o lunghe, e da una simmetria radiale, ovvero il loro corpo può essere diviso in parti uguali da almeno due piani che passano per l'asse longitudinale. Sono definiti irregolari, invece, quei ricci di mare caratterizzati da spine molto corte o del tutto assenti, e da una simmetria bilaterale, propria di quegli animali che possono essere divisi da un piano in due metà speculari. L'uomo, per esempio, è dotato di simmetria bilaterale!
Il riccio *Paracentrotus lividus*, come altre specie di ricci di mare e come già accennato, ha un corpo compatto, racchiuso in una teca pressoché sferica, formata da piastre calcaree ricoperte da spine. Sulla superficie esterna, tra gli aculei, sono presenti cinque doppie file di pedicelli ambulacrali, che il riccio usa insieme alle spine per la locomozione ma anche per trattenere gli oggetti, alghe, conchiglie e piccoli pezzi di roccia, con i quali coprono il proprio corpo per proteggersi dalla luce in quanto e eccessivamente sensibile alla luce.
Il riccio di mare è caratterizzato nella parte superiore, definita polo aborale (opposta alla parte orale), dal periprocto, regione in cui sono presenti l'apertura anale ed il poro genitale, mentre nella parte inferiore, posta ventralmente e rivolta verso il fondo marino, è caratterizzato dal polo orale, in cui come ci indica il nome stesso, si trova la bocca. Da quest'ultima, partendo da un sistema di masticazione, noto

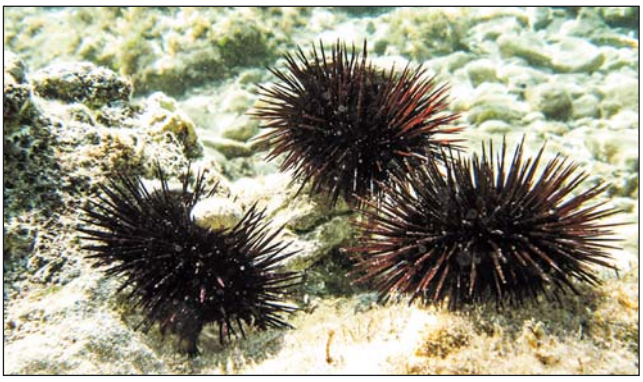
come lanterna di Aristotele, su cui sono fissati denti e muscoli, inizia un complesso sistema digerente convoluto che termina nella zona aborale.
A differenza di quanto si pensava anticamente tra i pescatori e come si pensa tutt'ora tra la gente comune, questa specie è gonocorica, ovvero caratterizzata sia da organismi maschili che femminili, non distinguibili però dall'esterno.
Avrete sicuramente sentito parlare di questa specie come di riccio femmina, per l'erronea convinzione che si tratti dell'esemplare femminile di *Arbacia lixula,* che è in realtà una specie differente. *Arbacia lixula,* infatti, è quello che comunemente ed inesattamente, viene chiamato riccio maschio. *Arbacia lixula,* a differenza di *Paracentrotus lividus*, presenta dimensioni maggiori, arrivando fino ad 8 cm di diametro, presenta una colorazione nera e vive su fondali rocciosi, fino a 40 m di profondità.
Caratteristica fondamentale, che ha sempre lasciato indisturbata da parte dell'uomo



Visione ventrale e, nella pagina di apertura, dorsale, dello scheletro calcareo di un riccio

la specie *Arbacia lixula* rispetto a *Paracentrotus lividus*, è che solo quest' ultima è commestibile.
Ma cosa mangiamo del riccio di mare?
Il riccio di mare al suo interno presenta cinque strutture color arancio, chiamate gonadi, disposte a raggiera. Le gonadi sono gli apparati riproduttori del mondo animale, grazie alle quali vengono emessi all'esterno sperma dai maschi e uova dalle femmine. I maschi presentano gonadi giallo arancio, mentre le gonadi degli esemplari femminili sono rosso brillante-arancio acceso.
Sono proprio le gonadi che noi mangiamo.
Dall'unione dei gameti (sperma e uova) prodotti delle gonadi del riccio di mare si sviluppano le larve. La larva di *Paracentrotus lividus* è un echinopluteo liberamente natante che può vivere da 20 fino a 40 giorni, prima di fissarsi al substrato roccioso. Presenta la particolarità di essere a simmetria bilaterale, e attraverso varie metamorfosi, arriva alla forma adulta a simmetria radiale, assumendo l'aspetto che tutti noi conosciamo.
Ma perché allora *Paracentrotus lividus,* viene definito riccio femmina?
Questo è dovuto alla sbagliata convinzione che le gonadi arancioni siano uova, che come sappiamo sono caratterizzanti delle femmine.
Le gonadi del riccio di mare sono tra gli alimenti più pregiati e prelibati delle nostre tavole.
Si prestano al consumo fresco come antipasto, estraendole

Rbacia lixula



Paracentrotus lividus

Ricci pronti da mangiare

Primo piano delle gonadi

dal riccio con un cucchiaino o con un pezzo di pane, e si possono condire con un po' di limone o aceto. Si possono usare anche per la preparazione del condimento di svariati tipi di pasta tipici e risotti o ancora possono guarnire i piatti più sofisticati, per palati più raffinati, grazie anche alle loro vivaci colorazioni (rosso corallo, arancio e giallo ocra).
Proprio per questi motivi, negli ultimi anni, c'è stata una sempre più crescente domanda e un interesse sempre maggiore nei confronti di questa specie. Una notevole crescita, a causa della poca offerta del prodotto, si è verificata di conseguenza anche nel settore della pesca, che ha permesso non solo l'aumento del numero di pescatori autorizzati, ma anche di quelli abusivi e sportivi che praticano pesca di frodo, disinteressandosi ai periodi di fermo biologico e alle altre norme legislative. Il pescatore professionista, infatti, potrebbe pescare fino ad un massimo di 1000 esemplari al giorno, mentre il pescatore sportivo non più di 50.
Inoltre, la crescita di questo echinoderma è alquanto lenta, con una durata massima di vita di 10-12 anni e con un raggiungimento della taglia commerciale tra i 4 e i 5 anni, creando così un'ulteriore motivo che porta al sovrasfruttamento della specie. Succede, infatti, che i pescatori raccolgano anche individui di taglie inferiori, provocando, di conseguenza, un rapido declino della risorsa.
La specie menzionata fino ad ora, *Paracentrotus lividus*, rappresenta il più importante macroerbivoro del Mediterraneo, ed attraverso la sua attività di pascolo riesce ad influenzare la struttura, la dinamica e il funzionamento delle comunità che abitano i fondi del nostro mare dominati da macroalghe, e proprio per questo rappresenta una specie chiave (Key-species).
La predazione, sia naturale che antropica, ha un ruolo chiave nella distribuzione e nella struttura della popolazione di *P. lividus*.
Ben noto purtroppo è lo sfruttamento del riccio di mare *Paracentrotus lividus,* soprattutto nelle regioni meridionali, ed in particolare in Sicilia.
La tutela di questi organismi dovrebbe essere assicurata, oltre che per ovvi motivi ambientali, anche per garantire la ricerca. Infatti, da recenti studi, sembra essere stato individuato un elemento del *Paracentrotus lividus* che possa favorire la sostituzione del gene malato di una persona affetta da talassemia, meglio conosciuta come anemia mediterranea.
La legge, però, purtroppo, da sola non riesce a tutelare questa specie, così come tante altre. Pertanto, occorrerebbero controlli più severi e più frequenti sia lungo le nostre coste ma anche nelle pescherie, ristoranti o bancarelle. Questo per evitare che la crescente richiesta delle gonadi di *P.lividus* provochi la scomparsa definitiva di una specie animale che popola il nostro mare da milioni di anni e la cui utilità è sempre più acclarata.
Se vogliamo perciò che i nostri discendenti possano conoscere le meraviglie del mondo marino, così come le abbiamo conosciute noi, dobbiamo imparare a tutelarle, rispettarle, gestirle e non solo sfruttarle, in modo tale da non rendere il riccio di mare il protagonista di un' antica favola. ■

La nautica telematica questa volta prende il volo davvero

di Aniello Raiola

Esattamente due anni fa, in questa stessa rubrica si pubblicava un articolo dallo stesso titolo. Come si ricorderà, la legge di stabilità 2013 (legge 24/12/2012, n. 228) aveva istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) e aveva previsto, entro i 60 giorni successivi, l'emanazione di un regolamento di attuazione.

Ebbene il provvedimento regolamentare ha visto la luce soltanto di recente: D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152, pubblicato in Gazzetta ufficiale il 27 febbraio scorso.

Infatti, il primo schema di regolamento era stato approvato dal Consiglio dei Ministri in data 8/8/2014, ma successivamente era stato ritirato in data 1/12/2014 per un rilievo importante del Consiglio di Stato.

Il secondo schema, che coincide con il regolamento attualmente in vigore, è stato riapprovato - con delibera preliminare - in data 20/1/2017 e, in via definitiva, soltanto in data 28/11/2018.

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 159° - Numero 23

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 29 gennaio 2018

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

Il 13 febbraio 2018 è entrato in vigore il Decreto legislativo 229/2017 di riforma del Codice della nautica. Moltissime le novità, la più rilevante fra le quali è il Registro Telematico delle Unità da Diporto e lo Sportello del Diportista

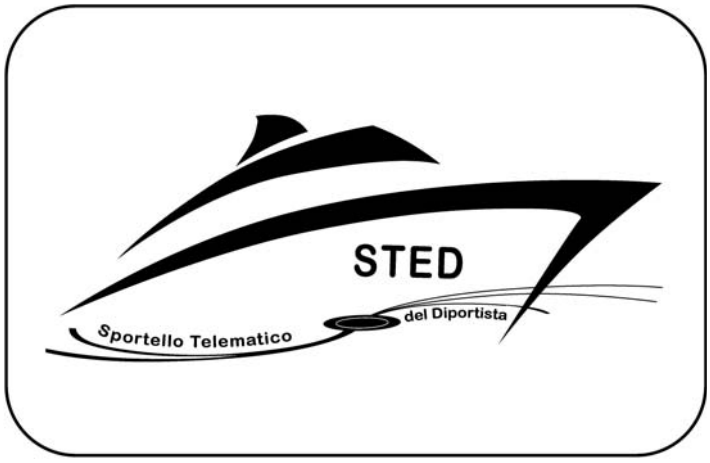
Il primo schema fu ritirato perché inficiato da eccesso di delega (come rilevato dal Consiglio di Stato), in quanto prevedeva l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), che non era invece previsto nella legge delega (cioè, la legge di stabilità 2013).

Perciò con l'articolo 32 del decreto legge n. 133/2014, convertito in legge n. 164/2014, il Legislatore intervenne sulla legge di stabilità 2013, integrandola con la previsione dell'UCON.

Stiamo parlando di una rivoluzione copernicana nel settore dei registri navali.

L'architettura del nuovo Sistema telematico centrale della nautica da diporto, secondo il recente regolamento di attuazione, prevede:

a) una banca dati centralizzata (ATCN: Archivio telematico centrale delle unità da diporto, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), interamente informatizzata e contenente i dati tecnici e giuridici inerenti alle unità da diporto immatricolate, che sostituirà i registri cartacei tenuti attualmente dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici motorizzazione civile;
b) un organo centrale (Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, sempre presso il medesimo Ministero: UCON), con funzioni di pubblico registro delle unità da diporto e competenza su tutto il territorio nazionale, cui sono demandate le funzioni di conservatoria attualmente svolte dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici motorizzazione civile;
c) una pluralità di sportelli (Sportelli telematici del diportista: STED), dislocati su tutto il territorio nazionale, che costituiscono lo strumento operativo attraverso il quale l'utenza dialogherà con l'UCON.



Il logo degli Sportelli Telematici del Diportista, che diverranno il punto di riferimento per chi possiede, in Italia, imbarcazioni da diporto

Gli STED saranno attivati presso tutte le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici motorizzazione civile, nonché presso quegli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (ex agenzie nautiche) e quei raccomandatari marittimi, che ne faranno richiesta e che saranno abilitati dall'UCON.

Tramite essi - in collegamento telematico con il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione - l'utente potrà espletare tutte le formalità amministrative relative alle unità da diporto.

Lo sportello sarà l'interfaccia tra utenza della nautica e Amministrazione.

La vigilanza sugli STED privati (studi di consulenza e raccomandatari marittimi) compete alle Capitanerie di porto e agli Uffici motorizzazione civile, che in caso di irregolarità dovranno informare l'UCON, titolare di poteri di sospensione e cessazione dell'operatività degli STED stessi.

Il "popolamento" dell'Archivio telematico centrale, cioè il trasferimento dei dati delle barche dai registri cartacei all'Archivio telematico dovrà avvenire a cura degli gli uffici detentori dei registri cartacei (si tratta di oltre 100.000 unità da diporto attualmente iscritte).

Il regolamento dispone che l'ATCN sia interamente popolato entro 1° gennaio 2021, ma già dal 1° settembre 2019 l'immatricolazione delle nuove unità da diporto dovrà avvenire esclusivamente nell'ATCN e non nei registri cartacei.

Quindi, la data di funzionamento a pieno regime del nuovo Sistema telematico è fissata per il 1° gennaio 2021, quando le unità da diporto potranno essere iscritte esclusivamente nell'ATCN e i registri cartacei saranno definitivamente abbandonati. ■

L'evoluzione del palamito (Parte 2)

di Riccardo Zago

La preparazione del palamito

Le operazioni di base per armare un palamito non cambiano in base al tipo di palamito che si vuole predisporre, mentre variano in modo determinante le lunghezze, il numero e il tipo di ami, i diametri dei fili e altri elementi. Le soluzioni praticabili sono moltissime, tuttavia è possibile classificare almeno sei tipi fondamentali di palamito: la distinzione si basa sul tipo di pesci e sulla fascia di mare in cui si intende far lavorare le esche. Innanzi tutto bisogna calare la prima caluma con la sua mazzera, alla quale si collega il primo capo libero del trave nel punto previsto. Poi si filano in mare i braccioli in sequenza e gli eventuali galleggianti, tenendo il motore al minimo e filando da poppa. Dopo l'ultima esca, si calano la seconda caluma e mazzera e il gavitello di segnalazione.

Adeguarsi al fondale

Se si posa il palamito su una secca si possono adottare diverse strategie. Chi aspira alla cattura delle specie di fondo cala sulla parte superiore della "montagna" sommersa. Le zone dei bordi e le gole sono i migliori ritrovi di pagelli, saraghi, occhioni, gallinelle, tracine, gronghi e altri pesci bentonici; le punte ospitano dentici, orate, ricciole e altri predatori. Le pose sui relitti possono essere redditizie, ma non semplici. Per evitare la perdita del palamito occorre localizzare la sagoma dello scafo affondato (l'ideale è servirsi di un ecoscandaglio) e calare un piccolo segnale corrispondente al punto centrale del relitto o più segnali che ne rivelino la lunghezza, poi si cala nella zona perimetrale formando anse abbastanza larghe. Attorno ai relitti nuotano pesci di tutte le specie. Anche la posa sul ciglio, che corrisponde generalmente alla linea batimetrica dei 30 metri, è redditizia ma occorre evitare i punti con forte corrente e ricchi di stelle marine e paguri che annullano l'efficacia delle esche.

All'alba si raccoglie

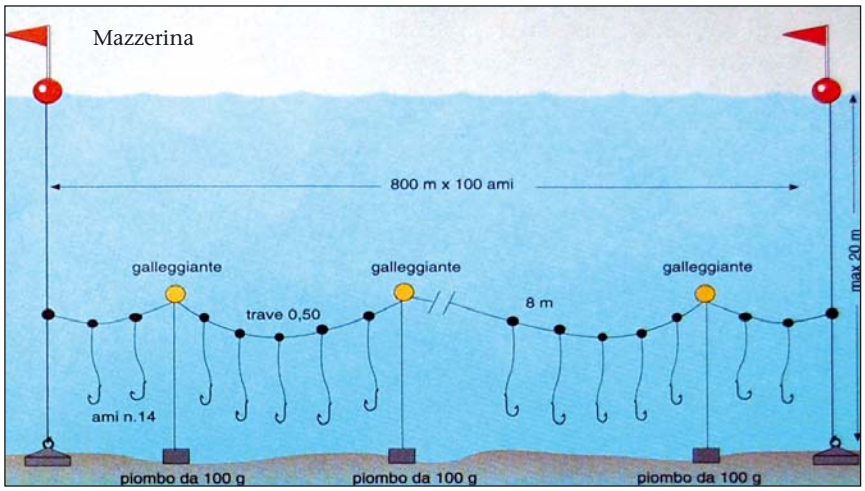
Le operazioni di recupero del palamito iniziano il giorno successivo, all'alba e di buo-

Palamito da tonni e spada

nora. Dopo aver raggiunto e imbarcato il segnale, avanzando a remi, si inizia recuperando da poppa: il trave è raccolto nella coffa e gli ami vanno appuntati sul bordo di sughero della mangiatoia. Chi sta ai remi deve dirigere la barca seguendo la traiettoria che il trave disegna nell'acqua. I gronghi e i pesci piccoli si issano a bordo di forza, ma per recuperare le prede di taglia bisogna avere a portata di mano un guadino o un raffio. Se una parte del palamito si incaglia sul fondo, si ricorre a un apposito rampino o al cosiddetto "tortano", attrezzi rudimentali ma molto pratici.

La tecnologia aiuta

In un mondo dove tutto viene automatizzato anche la pesca con i palamiti può essere molto agevolata con macchinari atti a recuperare le lunghe montature, guadagnando tempo e in totale sicurezza. Esistono dei salpapalamiti motorizzati e altamente versatili che consentono, con poche semplici operazioni, di trasformare alternativamente lo strumento in altrettanto efficaci salpabolentini, salpafilaccioni oppure affondatori. È sufficiente sostituire la ruota palamiti in dotazione con un pratico rocchetto e applicare il supporto per canna grazie al quale è possibile utilizzare qualsiasi attrezzo. L'elettricità che aziona la strumentazione di bordo può servire anche per far funzionare il salpapalamito, utilissimo quando bisogna recuperare palamiti molto lunghi e pesanti.



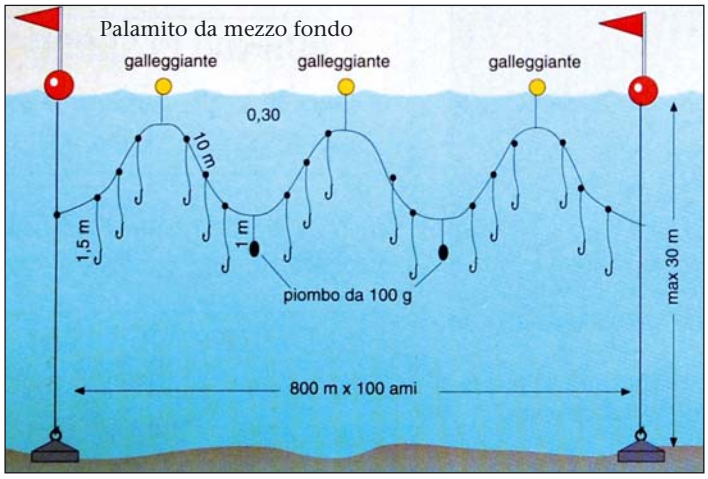
Quattro palamiti in versione speciale

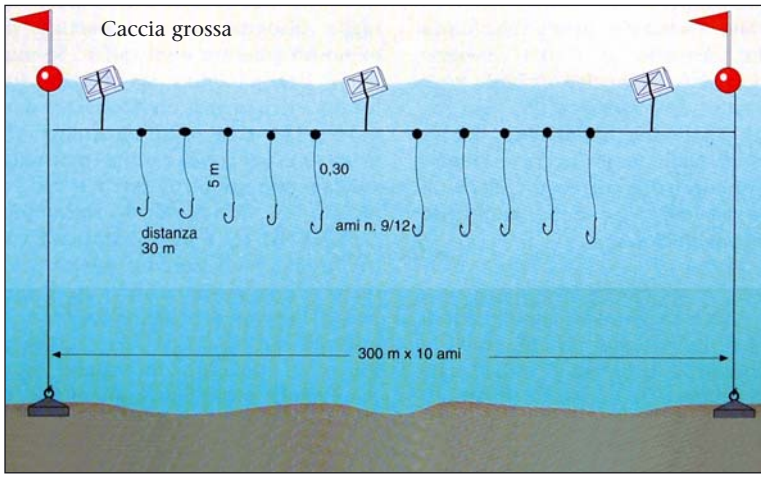
1) La "mazzerina": un palamito speciale per saraghi.

Si chiama così perché prevede alcune piccole mazzere supplementari e ha un andamento altalenante tra fondo e mezz'acqua. La lunghezza del trave (in nylon dello 0,50) è di circa 800 metri, collegato alle calume a circa 2 metri dal fondo. I pendagli, dello 0,30 e armati con ami del 12 o14, sono lunghi circa 1 metro. A consentire l'andamento provvedono tre piccole mazzerine di due chili al massimo e tre grossi sugheri, tipo quelli usati per le reti: trattenuti a mezz'acqua dalle mazzerine, tengono sollevato il trave nelle immediate vicinanze del punto di collegamento; fra un sughero e l'altro il trave appesantito dagli ami e dalle esche tende a scendere verso il fondo e a descrivere perciò una curva molto graduale e morbida. Da calare la sera e salpare al mattino, questo palamito rende bene su fondali sufficientemente omogenei.

2) Palamito da mezzo fondo: per Sparidi su fondali non eccessivi.

Alle due calume si collega, con un anello scorrevole, un trave dello 0,40 lungo circa 800 metri con 100 ami, e si intercalano tre o quattro galleggianti. Per ampliare le possibilità di cattura, si usa dare al palamito un assetto di pesca meno lineare, intercalando anche una serie di piombi da 100 grammi fra un galleggiante e l'altro. I





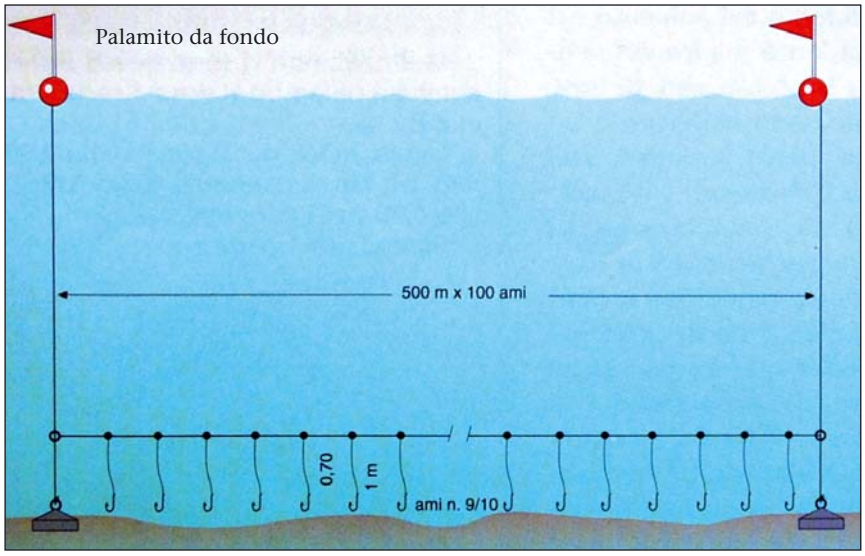
pendagli sono lunghi meno di 2 metri e distanziati di una decina di metri uno dall'altro. Questo palamito dall'andamento sinuoso, che spazia fra la mezz'acqua e la superficie, si posa generalmente alla sera e si salpa all'alba; i migliori risultati si ottengono su fondali non troppo alti (30-40 metri).

3) Palamito da fondo: per gronghi, polpi, dentici e gallinelle

Le caratteristiche di questo palamito sono la linearità e la robustezza. Le esche sono sul fondo e il trave è collegato a pochi centimetri dalle mazzere; è consigliato limitarne la lunghezza (500 metri per 100 ami) e privilegiare la robustezza usando un filo di almeno 1 millimetro. I pendagli, dello 0,70 distano circa 6 metri uno dall'altro, lunghi circa 1 metro con ami del numero 9. Se i gronghi sono le prede più frequenti, si possono anche trovare colorate murene e i polpi. Si cala alla sera e si salpa al mattino.

4) Caccia grossa: palamito di superficie per tonni e pesci spada

Le caratteristiche sono la robustezza delle componenti, la lunghezza e il numero di ami, relativamente ridotto. Ai due estremi, calume di robusto cordino con un gavitello di dimensioni generose e una mazzera di una decina di chili, il trave in nylon di almeno 8 millimetri o più si collega con due larghi anelli scorrevoli. La lunghezza dipende da quanti ami sono in pesca: per dieci occorrono almeno 300 metri di trave, mentre ne sono necessari almeno 1.000-1.200 per una quarantina di ami. In due o tre punti del trave si applica un elemento galleggiante per sostenere il palamito a galla. I pendagli, lunghi circa 5 metri e distanti una trentina di metri tra loro, recano ami molto robusti (dal 9/0 al 12/0). Considerando la distanza da terra non sarebbe logico effettuare due uscite per la posa e il salpaggio, vista anche la difficoltà di ritrovare il punto esatto in alto mare, quindi si posa all'alba e si salpa dopo tre, quattro ore. È dedicato a tonni e pesci spada ma, dimezzando la misura degli ami, delle esche e dei monofili, può essere usato anche per lampughe e palamite. ■



«LEONARDO DA VINCI. LA SCIENZA PRIMA DELLA SCIENZA»

Il logo della manifestazione

Il 2019 è un anno importantissimo in quanto celebra il Maestro che ha anticipato i tempi e le cui strabilianti invenzioni sono spesso state futuristiche o comunque molto attuali. Stiamo parlando di Leonardo da Vinci, che esattamente 500 anni fa lasciava questo mondo, ignaro probabilmente di aver conquistato l'immortalità del ricordo grazie al suo genio assoluto. Numerose sono state e saranno le mostre a lui dedicate e che rimetteranno in luce il suo eclettismo, così come saranno numerosi gli allestimenti, i convegni, le giornate di studio e gli spettacoli nelle varie città italiane: A Milano queste iniziative sono più che altrove poiché Leonardo trascorse in questa città venti anni di vita tra il 1482 e il 1512. Tra le strutture coinvolte vi sono il Castello Sforzesco, il palazzo reale e il museo della Scienza e della Tecnologia.

A Roma, fino al 30 giugno, alle scuderie del Quirinale sarà possibile ammirare lo spettacolo dell'esposizione dedicata all'opera di Leonardo sul fronte tecnologico e scientifico: "Leonardo da Vinci. La scienza prima della scienza".

Infine Firenze, città in cui il genio dell'inventore si sta celebrando già dallo scorso anno, ma che solo in questo 2019 entrerà nel vivo dei festeggiamenti, dove Palazzo Strozzi, Palazzo Vecchio e Santa Maria Novella saranno le sedi di alcuni studi, come quelli botanici, e delle mostre di alcune bozze dei lavori di Leonardo.

Ma queste sono solo alcune delle manifestazioni che sono state organizzate in tutta Italia, mentre tutto il mondo celebra il cinquecentenario della morte di una delle menti più grandi che sia mai esistita.

Tuttavia, era doveroso che anche la Presidenza Nazionale LNI contribuisse a questa celebrazione e per tale motivo insieme al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e il Centro Culturale Ambientale della Lega Navale Italiana ha indetto per l'anno scolastico 2018/2019 un Concorso Nazionale dal tema: *"Leonardo 500, il genio, la natura, l'acqua e il mare"*. *Questo* concorso è stato rivolto in particolar modo agli alunni delle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado, statali e paritarie.

Il concorso, al quale hanno partecipato 11 istituti scolastici, ha visto la realizzazione di elaborati – scritti o multimediali – i quali sono stati raggruppati in tre diverse categorie: *testi*: elaborati scritti; *arte:* fotografie in bianco e nero o colore, disegni, fumetti e sculture; multimediale*:* opere di grafica digitale, video o elaborati audiovisivi multimediali.

Gli elaborati sono stati esaminati da una commissione composta da esperti del Centro Culturale Ambientale, dalla sezione Ambiente della LNI e del MIUR. Sono stati selezionati i lavori ritenuti di maggior interesse a livello nazionale per ciascuna categoria, tenendo conto, tra l'altro della coerenza con il tema, della creatività degli elaborati e della capacità di veicolare un messaggio culturalmente rilevante.

La cerimonia di premiazione dei vincitori si è svolta presso la Sala Aldo Moro del MIUR. (Viale Trastevere, 76/a), il 12 aprile. Sono stati premiati i migliori elaborati. Inoltre è stata assegnata una menzione speciale all'Istituto Tecnico Nautico di Piano di Sorrento, per l'opera "*Leonardo e le invenzioni nautiche*".

L'iniziativa, ha avuto lo scopo di far conoscere, ricordare e divulgare il genio di Leonardo da Vinci, attraverso lo studio e l'analisi dei codici, degli scritti e dei disegni in forma di appunti legati alla natura, all'acqua, al volo ed all'ingegneria.

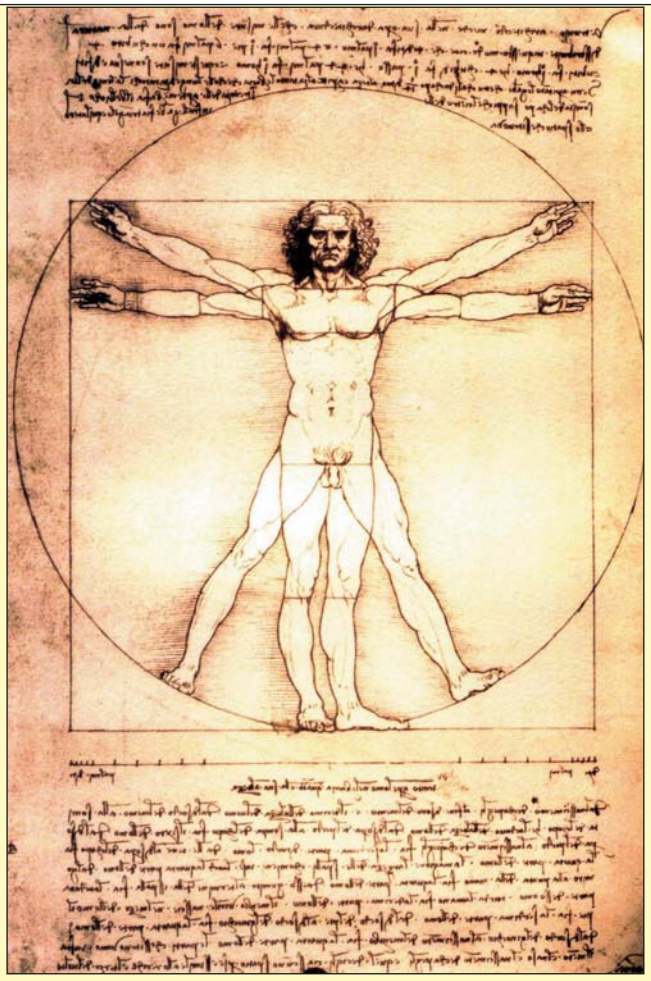
Leonardo, nonostante fosse, come lui stesso si definisce, un "*omo sanza lettere*", ovvero un uomo che non conosceva il latino, fondamentale per gli intellettuali dell'epoca, è stato scienziato, progettista, inventore, ingegnere, e uomo di talento universale. Diede un grande contributo e, di molte ne fu un vero precursore, a discipline scientifiche come l'astronomia, la geologia (fu il primo a capire cosa fossero i fossili) e la botanica. A tal proposito nei suoi lavori rappresentò spesso piante nel loro habitat, e molti disegni testimoniano quanto fossero avanzati i suoi studi, quando la botanica era ancora in una fase puramente descrittiva ed era considerata perlopiù accessoria alle arti medicinali.

Leonardo si dedicò all'anatomia del corpo umano, agli studi delle acque e dei moti ondosi del mare e al volo degli uccelli, che insieme alle indagini sulle correnti d'aria, gli permetterà di creare le sue famose "*macchine del volo*".

Ma Leonardo fu molto di più. Fu il primo scien-

ziato che studiò la natura non per dominarla, ma semplicemente per comprenderla. Ebbe un profondo rispetto per tutte le forme di vita, tanto da diventare vegetariano, e manifestò sempre un enorme interesse, quasi una venerazione, per la complessità e la varietà della biosfera. Da naturalista, non smise mai di pensare che l'ingegnosità della natura fosse superiore al disegno umano e comprese che sarebbe stato saggio rispettarla e imparare da essa.

Questa sua capacità di dedicarsi contemporaneamente a più studi e di leggere ed osservare la complessità e la profondità dei fenomeni naturali, restituisce agli occhi di un moderno osservatore, la figura di un uomo che aveva già elaborato un approccio olistico. In tal senso forse non è poi così azzardato affermare che la sua piena sintesi di arte e scienza era già intrisa di consapevolezza ecologica. L'iniziativa *"Leonardo – il genio, la natura, l'acqua e il mare"* ha voluto, pertanto, promuovere la sensibilizzazione dei giovani sugli argomenti trattati dal grande scienziato, allo scopo di fare acquisire ai destinatari del concorso competenze e conoscenze



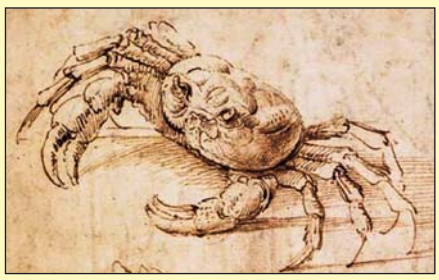
Uomo Vitruviano, disegno a penna e inchiostro su carta di Leonardo da Vinci, conservato nel Gabinetto dei Disegni e delle Stampe delle Gallerie dell'Accademia di Venezia

tali da trasporre in nuove capacità comportamentali più consapevoli e responsabili in futuro. In tale ottica, la Presidenza Nazionale LNI, che da sempre favorisce la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne (e non solo), ha sposato appieno il progetto culturale, che si poneva, tra l'altro, il fine di comunicare e diffondere i temi legati all'educazione ambientale e allo sviluppo sostenibile, sempre più ricorrenti.

Nel corso degli ultimi anni, infatti, è cresciuta la consapevolezza che le pressioni antropiche sull'ambiente siano troppo elevate, e lo sfruttamento delle risorse che lo stesso ci offre sia sempre più intenso, e che il loro impatto debba essere contenuto ed auspicabilmente ridotto, in modo tale che gli uomini possano convivere in armonia con tutti gli altri esseri viventi e senza distruggere i sistemi naturali.

La figura di Leonardo da Vinci rimane uno dei modelli da seguire: un esempio del passato, un'icona da studiare nel presente e un'idea di sviluppo sostenibile per il futuro. E' stato un grande studioso, dominato da una tenace volontà di conoscenza (tanto da dormire solo un paio di ore a notte, perché tanto per riposare aveva tempo dopo la morte), che lo spinse a ricercare la verità attraverso l'osservazione degli avvenimenti naturali, della storia e dell'uomo in ogni dimensione.

Leonardo può essere designato come un contemporaneo, non solo per la qualità delle sue opere ed invenzioni ingegneristiche, ma anche per la loro estrema attualità. A tal proposito lo celebriamo come scienziato, come artista e come genio naturale, con un profondo rispetto per la natura, la cui eredità è estremamente rilevante per il nostro tempo.



Studio di granchio e di fiori, disegni a penna e inchiostro su carta

LA PREMIAZIONE

Nella splendida sede del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, sono stati consegnati i premi ai vincitori del concorso *"Leonardo 500 – Il genio, la natura, l'acqua e il mare"*, bandito dalla Lega Navale Italiana in stretta collaborazione con il M.I.UR., al quale hanno partecipato oltre 20 istituti scolastici di tutta Italia e che ha visto coinvolti più di 100 concorrenti. Degna conclusione delle celebrazioni per la *"II Giornata Nazionale del Mare"*, la cerimonia di consegna dei premi, in una cornice prestigiosa come la sala "Aldo Moro", al di là degli aspetti formali e, se vogliamo, un po' austeri del protocollo, si è trasformata in una vera e propria festa, grazie, soprattutto, alla presenza e all'entusiasmo dei ragazzi, dai più piccoli ai più grandi che, giustamente fieri, hanno voluto ritirare personalmente il premio, pur dovendo sopportare lunghi viaggi fino a Roma.

La cerimonia è stata aperta dai saluti del dottor Paolo Sciascia del MIUR, dirigente dell'Ufficio III della Direzione generale per lo studente, l'integrazione e la partecipazione, seguiti da quelli del presidente nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Maurizio Gemignani. Con le loro parole, entrambi hanno sottolineato come tutti i concorrenti, con le loro opere davvero pregevoli, abbiano centrato appieno lo scopo del concorso e colto lo "spirito leonardesco" del tema proposto.

E' stata quindi la volta della dottoressa Maria Costanza Cipulla, docente dell'Ufficio III del MIUR, che ha rimarcato gli scopi principali del concorso, che è stato ideato per portare nelle scuole l'amore per il mare, esperienza di vita importante, perché insegna il rispetto per l'ambiente, le relazioni con gli altri "membri dell'equipaggio" e a conoscere e rispettare le regole del mare, come quella di saper aspettare il vento favorevole.

Si è quindi svolta la premiazione dei vincitori, suddivisi per categorie di età: per la Scuola Primaria, è risultata vincitrice la classe II dell'I.C. "Giovanni Paolo II" di Numana (AN), che si è aggiudicata un corso di vela presso la Sezione di Numana. I ragazzi, che si sono distinti per il loro fresco entusiasmo, erano accompagnati dal sindaco di Numana, Gianluigi Tombolini, dal presidente della Sezione di Numana e, naturalmente, dagli insegnanti e dai genitori che, per nulla al mondo, si sarebbero persi una tale occasione, anche sopportando un viaggio non proprio riposante.

Per la Scuola Secondaria di I grado, i premi in palio erano tre e sono andati agli alunni della classe II dell'I.C. "Giosuè Carducci" di Gaeta (LT), che si sono aggiudicati 6 corsi di vela presso il Centro Nautico Nazionale L.N.I. di Sabaudia, all'alunno *Luigi Bagalà* della III C – I.C. "Francesco Pentimalli" di Gioia Tauro (RC) e all'alunno *Carlo Pio Guerra* della classe II B – I.C. "Libetta" di Peschici (FG) che potranno partecipare anch'essi al campus di vela presso il Centro Nautico Nazionale L.N.I. di Taranto. Anche in questi casi, la presenza dei Dirigenti Scolastici provinciali, della Presidente della Delegazione L.N.I. di S. Ferdinando (RC), del Vice Presidente della Sezione L.N.I. di Peschici e, soprattutto, del Sindaco di Peschici, *Francesco Tavaglione*, ha conferito un tono particolarmente solenne alla cerimonia.

Per la Scuola Secondaria di II grado, il premio, consistente in un imbarco sulle navi scuola della Marina Militare "Amerigo Vespucci" e "Palinuro", è andato agli alunni *Filippo Casillo* e *Giacomo Scanziani*, della classe III B del Liceo Artistico "Giovanni XXIII" di Milano.

Infine, *"Menzione Speciale"* della giuria per il pregevole lavoro dell'alunno *Sebastiano Del Duca*, dell'Istituto Tecnico Nautico "Nino Bixio" di Piana di Sorrento (NA), cui è stato consegnato il "crest" della L.N.I.

A conclusione della giornata, i partecipanti si sono trasferiti nello splendido "Salone dei Ministri", dove sono state illustrate le bellezze storico-artistiche del Salone, con i ragazzi attenti e interessati, orgogliosi, di essere seduti al "tavolo delle riunioni".

Da sinistra gli ammiragli Pietro Fabrizi e Maurizio Gemignani, il dott. Paolo Sciacia e la dott.ssa Maria Costanza Cipulla

I vincitori dell'Istituto Giosuè Carducci di Gaeta