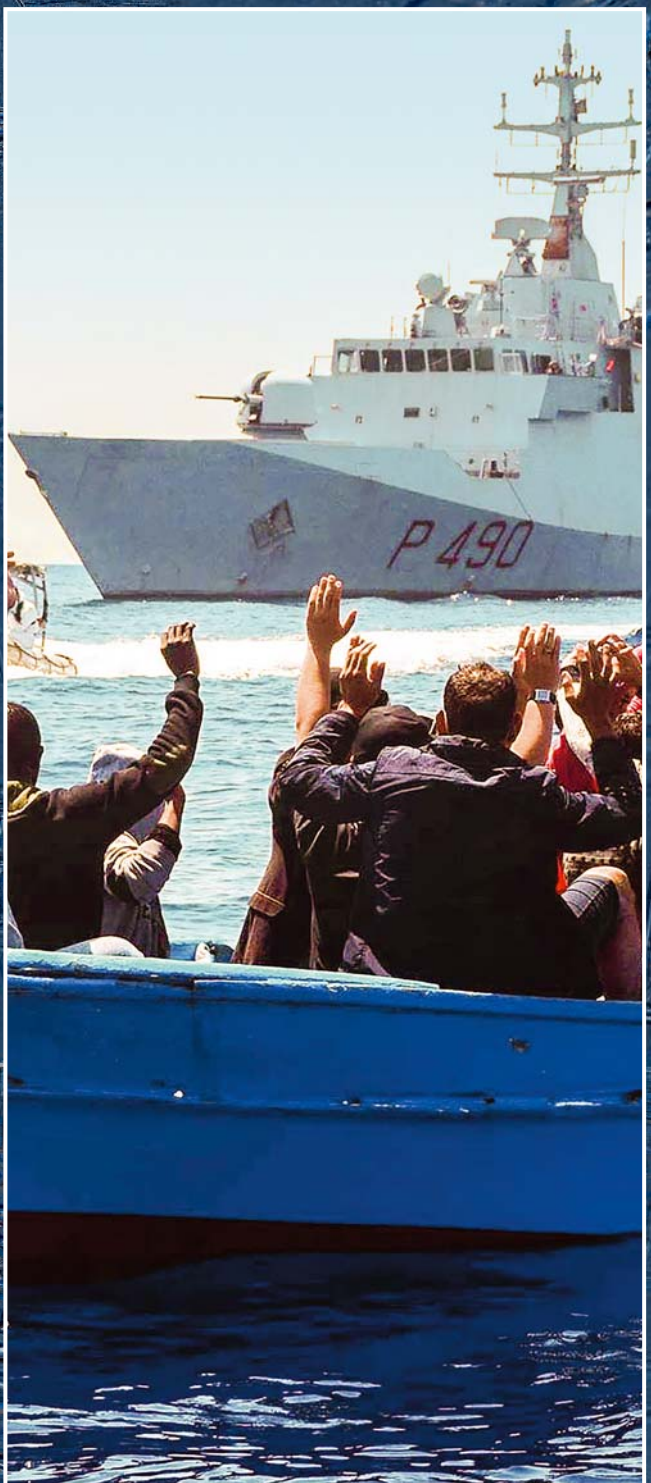
LEGA NAVALE

Periodico della Lega Navale Italiana dal 1897

GENNAIO
FEBBRAIO
2019



Anno CXXII - N° 1-2 - 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

EDITORIA
MARINA MILITARE

Rivista Marittima

Dal 1868 specchio della Marina Militare, tramite articoli di attualità geopolitica, tecnico-scientifici e di storia militare, continua a promuovere e diffondere la cultura marittima dentro e fuori la Forza Armata, coinvolgendo il mondo accademico, scientifico, diplomatico e istituzionale.

Libri e monografie

Pubblicazioni promozionali e celebrative di attività, eventi, ricorrenze, unità, edifici storici, uomini e donne della Marina.

Notiziario della Marina

Nato nel 1954, è un concentrato del presente della Forza Armata descritto attraverso le immagini che ogni mese colgono l'essenza dell'andare per mare, componendo un mosaico che racconta la quotidianità della Forza Armata.

Editoria Storica

La produzione editoriale dell'Ufficio Storico della Marina, fin dal 1913, contribuisce alla divulgazione della cultura e della tradizione marittima e navale nazionale attraverso la storia della Forza Armata.

Calendario della Marina

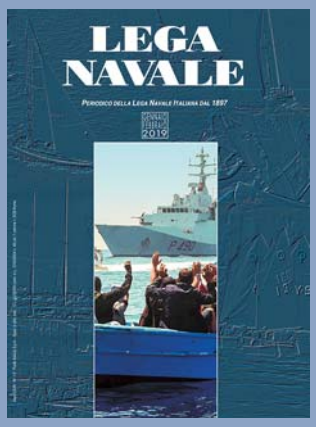
Prodotto editoriale che fornisce ogni anno un'immagine della Marina nei suoi ambienti operativi - mare, terra, aria - per condividerne momenti e storia, attività, impegno ed emozioni attraverso una narrazione visiva suggestiva e affascinante.

Per acquistare i nostri prodotti o abbonarsi alle riviste:

www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria

MARINA MILITARE

www.marina.difesa.it



Un'imbarcazione di migranti clandestini sta per essere abbordata da un team della MM italiana. (Vedi articolo a pag. 4)

Anno CXXII - n. 1-2
gennaio-febbraio 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
www.fsc.org

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 gennaio 2019

Sommario

Editoriale
Paolo Bembo **3**

- Mediterraneo e Accoglienza
  di Ezio Ferrante **4**
- Quelli "delle" *San Pablo*
  di Franco Maria Puddu **10**
- L'istituto Idrografico della Marina
  di Aldo Caterino **16**
- AGGIORNAMENTO 2018 SULLA NAUTICA IN ITALIA E NEL MONDO
  Il Salone di Genova
  di Claudio Boccalatte **23**
- Nascita di un porto turistico
  di Claudio Ressmann **27**

Inserti
- *Presidenza Nazionale - Centri Nautici - Sezioni Delegazioni* **I-XVI**

Recensioni e segnalazioni **31**

Ambiente
- La medusa *Velella velella*
  di Maria Sveva Sciuto **34**

La voce del diportista
- NUOVO CODICE DELLA NAUTICA
  Sanzioni contro l'alcol in mare
  di Aniello Raiola **36**

Corso di pesca
- Porti e banchine dove si può...
  di Riccardo Zago **38**

Vita della Lega Navale Italiana **40**

A centro rivista
la settima 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

Anche il 2018 è trascorso: e che anno! La Presidenza Nazionale ha dato mano all'esame di tutte le pendenze organizzative più urgenti, come l'ammiraglio Gemignani aveva previsto nel corso dell'AGS di La Spezia. In tale occasione, la LNI si era ritrovata, compatta e decisa a continuare la propria "missione" con lo stesso slancio di sempre, quello slancio che, come si era ribadito in quell'occasione, ne aveva caratterizzato l'essenza dell'azione, durante tutti i 120 anni trascorsi dalla sua fondazione. L'AGS di quest'anno, come si accenna in altra parte, ha permesso di fare il punto su alcune problematiche importanti e di effettuare un ulteriore approfondimento su questioni ormai non più dilazionabili. Nel prendere il così detto toro per le corna, non si andrà incontro all'apprezzamento di tutti ma sicuramente si sta cercando di condurre la maggioranza ad operare all'interno di norme certe, allineate con leggi e normative vigenti e non più, come è potuto avvenire in un recente passato, in una nebbia di equivoci ed interpretazioni molteplici che se, in taluni casi, sembravano agevolarci, in realtà ci ponevano spesso in una posizione poco credibile sia di fronte alle autorità che agli altri cittadini italiani. Così non era più possibile proseguire e quindi, con la collaborazione dei soci e di studiosi delle singole materie, si è posto mano alle ipotesi di rinnovamento.

Rinnovamento non vuol dire, ovviamente, stravolgimento e quindi pur seguendo il vento di cambiamento che spira, lo si sta facendo mantenendosi nel solco della nostra ricchissima tradizione. Emerge quindi chiara l'esigenza di continuare ad operare in questo ambito. Chi l'ha fatto fino ad oggi è stimolato a proseguire la sua azione con rinnovato entusiasmo, che essa sia in ambito sociale, come ambientale, come sportivo o in qualsivoglia settore collegato a vario titolo alla formazione o più in generale alla cultura marinara. E questa, non dobbiamo mai dimenticarlo, resta il nostro "core business". Gli altri comparti sono ad essa strumentali. I vari elementi dell'Associazione devono prodigarsi perché nel nostro Paese tale cultura non resti appannaggio di pochi ma venga resa fruibile per tutti. Solo così sarà possibile che una Nazione come l'Italia, quasi circondata dal mare, assuma una giusta conoscenza dell'importanza che la marittimità riveste per il benessere dei suoi cittadini. Non si tratta di difendere posizioni di parte in maniera preconcetta ed acritica, non l'abbiamo mai fatto; si tratta piuttosto di riproporre nella giusta prospettiva tematiche e priorità così che anche il cittadino comune possa rendersi conto da sé dell'importanza di determinati argomenti per la propria vita quotidiana. La Rivista continuerà anche quest'anno ad operare in tal senso.

Paolo Bembo

Mediterraneo e Accoglienza

di Ezio Ferrante

La Cancelliera tedesca Angela Merkel ha riconosciuto una grande verità quando ha affermato che *«dopo il crollo della Libia, l'Italia è stata lasciata da sola di fronte all'immigrazione»*. Dalle parole ai fatti però il passo è lungo, come hanno subito mostrato i vari vertici europei, tenuti a diverso livello nel corso della scorsa estate, con il naufragio sia delle politiche di ridistribuzione obbligatoria di quote di profughi tra i vari Paesi dell'Unione che delle proposte di riforma del Regolamento di Dublino III (2014).

L'Unione europea, incerta e vacillante tra gli interessi nazionali in gioco, sembra perdersi di fronte alla "sfida" delle migrazioni che rischia di compromettere le sue stesse basi costitutive

Secondo tale Regolamento, che disciplina il diritto d'asilo, il Paese dell'Unione su cui il migrante mette piede per la prima volta deve espletare le procedure di richiesta d'asilo (*e in Italia tuttora sono pendenti ben 137.458 domande*), con tutti gli oneri e i tempi che ne conseguono e che richiedono di per sé anni e costi elevatissimi (cinque i miliardi iscritti a bilancio al riguardo, di cui

La nave *Aquarius*, una unità oceanografica impiegata dalla organizzazione non governativa internazionale *SOS Méditerranée* in collaborazione con *Medici senza frontiere* e trovatasi al centro di una aspra polemica tra il Governo italiano e quello maltese sul trattamento dei profughi soccorsi nel Mediterraneo, è recentemente stata indagata dalla procura di Catania per gestione di rifiuti pericolosi; in apertura, la Cancelliera tedesca Angela Merkel ha affermato che "*Dopo il crollo della Libia, l'Italia è stata lasciata da sola di fronte all'immigrazione*"

quasi un quinto (18,9%) per il soccorso in mare). Il che penalizza in particolare i Paesi mediterranei come Italia, Spagna e Grecia, punti d'accesso principali dei migranti che, per mare, vogliono raggiungere l'Europa.

Gli effetti del fallimento della riforma in questione, per cui l'Italia da anni si batte, hanno portato la scorsa estate al *"Caso Aquarius"*, la nave dell'Organizzazione non governativa (Ong) "Sos Méditerranèe" con a bordo 629 migranti, che si è trovata bloccata a metà strada tra le coste italiane e quelle maltesi, per la polemica insorta tra Roma e La Valletta, nel silenzio assordante dell'Europa inutilmente invocata, su quale dovesse essere la propria destinazione finale. Se Roma ha puntato infatti sul criterio del "porto più vicino e sicuro" (cioè La Valletta), Malta invece sul fatto che l'intera operazione di soccorso e trasbordo era stata diretta dal *"Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo"* della Guardia Costiera di Roma, alla quale spettava quindi, secondo La Valletta, di individuare un approdo finale, che non poteva essere che italiano. Una situazione alla fine sbloccata dall'offerta della Spagna, Stato di bandiera della nave, di ospitare l'*Aquarius*, sia pur dopo provvidi trasbordi di sicurezza dei profughi e assistenza in mare garantita da due unità militari italiane, nave *Dattilo* della Guardia Costiera e *Orione* della Marina Militare. Dal canto suo, Roma ha confermato la chiusura dei propri porti per tutte le navi di Organizzazioni umanitarie battenti bandiera estera, mentre la Guardia Costiera italiana - che *dal 2014 al 2017 ha coordinato 5.151 operazioni di soccorso salvando 624.801 vite umane* - ha diramato un'informativa urgente in base alla quale *«tutte le navi che chiedono soccorso nella zona di mare di fronte alla Libia (e quindi fuori dell'area di ricerca e soccorso italiana), dovranno rivolgersi e coordinarsi col Centro di Soccorso di Tripoli in quanto autorità competente»*.

Guardia costiera libica che l'Italia sta equipaggiando e addestrando con l'appoggio di nave *Caprera* della Marina Militare, di stanza nel porto di Tripoli che, al pari delle precedenti consimili unità (*Tremiti* e *Capri*), viene impiegata per le attività di supporto logistico e tecnico-manutentivo nell'ambito della *Missione Bilaterale di Assistenza e Supporto in Libia*, avviata nell'agosto del 2017. Il tutto nonostante che i porti libici non siano ancora qualificabili come approdi sicuri, stante il caos generale che continua a regnare nel Paese, dove recentemente è ripresa la "guerra per bande" tra le varie milizie armate.

Nave *Caprera*, distaccata nel porto di Tripoli, con la quale la Marina Militare (vedi immagine piccola) sta curando un programma di addestramento tecnico del personale libico

Intanto, a La Valletta, ha concluso la sua tormentata vicenda un'altra nave Ong, la tedesca *Lifeline*, con lo sbarco dei 234 migranti presenti a bordo che, a seguito degli accordi intercorsi in un inedito precedente solidale, saranno ripartiti (ma non lo sono ancora stati!) tra gli otto Paesi europei "volenterosi" che si sono dichiarati disponibili all'accoglienza, Italia inclusa. Al pari di quanto si è verificato a fine settembre con i 58 naufraghi ancora di nave *Aquarius*, anch'essi accolti, stando sempre alle dichiarazioni d'intenti, da altri quattro Paesi "volenterosi" (Spagna, Portogallo, Francia e Germania).

Particolarmente drammatiche, infine, le sequenze del "braccio di ferro" ingaggiato direttamente tra Roma e Bruxelles per il 177 naufraghi raccolti dall'unità italiana *Diciotti* in acque maltesi (che La Valletta si è rifiutata di accogliere) e che si è concluso, dopo dieci

Ancora una nave implicata in queste difficili situazioni: la *Diciotti*, della Guardia Costiera italiana (nell'immagine nel porto di Catania la scorsa estate), oggetto di un "braccio di ferro" ingaggiato tra Roma e Bruxelles per i naufraghi raccolti dall'unità italiana in acque maltesi che si è concluso, dopo dieci giorni di polemiche, con l'accoglienza offerta in parte da organizzazioni cattoliche italiane, dalle cui sedi però una cinquantina di naufraghi si è resa subito irreperibile

giorni di roventi polemiche e strascichi giudiziari, con l'accoglienza offerta in parte da organizzazioni cattoliche italiane (dalle cui sedi però una cinquantina di questi si è resa subito irreperibile) e, in parte, da ricollocare, sempre se possibile, in Irlanda e in Albania. Quello che è importante rilevare in linea generale è che ormai ogni soccorso in mare si è trasformato da problema umanitario a questione politica e sociale di primaria importanza per il nostro Paese, sempre in attesa di una soluzione condivisa a livello europeo.
E mentre i migranti continuano ad arrivare per mare (*alla fine della scorsa estate gli arrivi in Italia sono stati poco più di 19.000*), l'attenzione generale è rimasta focalizzata sulla riunione del Consiglio di Europa di Bruxelles del 28-29 giugno, da cui pur molto ci si aspettava.

L'Europa divisa

Purtroppo, nel vertice del Consiglio europeo, nonostante la sua agenda molto ambiziosa, *«al di là delle parole, di fatti ne sono arrivati ben pochi»*. Se infatti è stato ribadito il principio di 'azioni condivise nel salvataggio in mare' ed è stato sbloccato il fondo da destinare allo sviluppo del Nord Africa (appena 500 milioni, *«una goccia di solidarietà in un mare di egoismo narcisista»*, è stato l'amaro commento della stampa), le regole di Dublino, contestate dall'Italia, rimangono sempre in vigore e il progetto di redistribuzione 'obbligatoria' dei profughi tra tutti gli Stati membri dell'Unione - su cui tanto l'Italia contava - completamente abbandonato. I "centri controllati di immigrati", che godranno di risorse finanziarie e organizzative europee, non verranno più installati nei paesi di origine e di transito – come pur si era proposto - ma sempre e solo in quelli di "primo arrivo" (quindi ancora Italia), in cui collocare i profughi che hanno diritto di rimanere in Europa, per quindi ridistribuirli, solo però "su base volontaria", caso per caso, nei Paesi europei che siano disposti ad accoglierli!
Ancora una volta quindi, l'Italia e il Mediterraneo rimangono in prima linea di fronte alla questione dell'immigrazione. Tanto più che Francia e Germania hanno ipotizzato persino i cosiddetti "movimenti secondari", cioè rispedire gli immigrati non in regola nei Paesi di prima registrazione (leggi Italia, Spagna e Grecia), mentre indifferenti si sono mostrati gli Stati baltici e decisamente ostili quelli del cosiddetto *Gruppo di Visegrad*, che prende il nome dalla città ungherese dove il patto tra i paesi interessati è stato stipulato e su cui bisogna spendere qualche parola in più. *«Il problema dei migranti è vostro, non nostro* – ha affermato senza mezzi termini il premier ceco Babiš – *Lo dovete risolvere tra voi»*. Né sembra possibile l'auspicata cooperazione rafforzata tra Paesi mediterranei, né con la Grecia di per sé tutelata dagli onerosi accordi europei stipulati con la Turchia, che hanno chiuso la "rotta balcanica", né con Francia e Spagna che si sono già defilate, tanto più che sinora "hanno respinto di più e accolto di meno" rispetto al nostro Paese.
E' chiaro che, senza il reale coinvolgimento di un numero minimo di Paesi nel progetto di accoglienza ventilato da Bruxelles, l'Italia, che non vuole più essere "il campo profughi dell'Europa", ha già affermato che negherà la propria disponibilità ad allestire nuovi centri di identificazione e controllo (oltre ai quattro già esistenti), continuando a chiudere i propri porti alle navi delle organizzazioni non governative e rinegoziando le regole di ingaggio della missione navale europea *Eunavformed Sophia* - in atto dal 2015, sotto comando italiano e Quartier Generale all'interno dell'aeroporto militare di Roma Centocelle - con la proposta che i porti di sbarco dei naufraghi non siano più solo italiani ma, a rotazione, anche di altri Paesi rivieraschi. Iniziativa che, purtroppo, an-

cora una volta con grande delusione italiana, è subito naufragata nella riunione dei ministri della Difesa tenuta a Vienna il 30 agosto scorso.
Ciò nonostante, l'Italia intende continuare la propria battaglia in sede europea con l'obiettivo di razionalizzare e ridurre al minimo gli arrivi incontrollati dal mare, all'uopo ventilando di rispedire nei paesi d'origine tutti coloro che non hanno diritto alle protezioni internazionali (intento certo più facile a dirsi che a farsi senza la stipula di opportuni accordi di riammissione!), continuando a insistere sia per la modifica dell'aborrito Regolamento di Dublino che per la realizzazione in Africa, sotto l'egida delle Nazioni Unite, di canali legali e controllati di arrivo, che stroncherebbero alla radice il traffico illegale di esseri umani.
«Quello delle migrazioni è infatti un fenomeno di enorme portata – ha avuto occasione di affermare il presidente Mattarella durante la sua recente visita proprio nei paesi baltici – *che nessun Paese può affrontare da solo. O lo affrontiamo insieme o travolgerà tutti, anche coloro che se ne sentono immuni perché lontani dalle coste del Mediterraneo».*

L'altra Europa

All'appuntamento di Bruxelles, infatti, l'Unione europea non solo non si è presentata compatta, ma addirittura spaccata in due da una "linea di faglia geopolitica" con l'affermarsi del fronte sovranista e xenofobo del cosiddetto *Gruppo di Visegrad*, formato da quattro Paesi (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria), che sembra aver guadagnato le simpatie anche della Croazia e dell'Austria, in nome delle vecchie radici comuni asburgiche. Quel Gruppo di Visegrad che, come noto, da sempre osteggia le politiche migratorie proposte dalla Commissione Europea, opponendosi alla ridistribuzione dei profughi e rischiando così di diventare, secondo la definizione della stampa, *«il cuore di tenebra dell'Europa stessa»*.

Particolarmente ostili alla questione dei profughi si sono dimostrati gli Stati facenti parte detto *Gruppo di Visegrad*, che comprende Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria, a nome dei quali il premier ceco Babiš ha dichiarato senza mezzi termini ai Paesi europei: *"Il problema dei migranti è vostro, non nostro, e lo dovete risolvere tra voi»*.

Una linea di faglia che si allarga poi sino a comprendere altri otto Paesi dell'Unione (cioè le tre repubbliche baltiche, la stessa Austria e Croazia, Slovenia, Romania e Bulgaria) nell' iniziativa economico – infrastrutturale dei *Tre Mari (Adriatico- Baltico – Mar Nero*). *«Un blocco centro – orientale in funzione di contenimento antirusso e di contrappeso rispetto a Berlino e Bruxelles, da cementare sui temi della sicurezza militare, strategica ed energetica»*, all'insegna del principio (peraltro assai opinabile): "*più unità dell'Europa centrale per un'Europa più unita*".
A dare una rapida occhiata alla cartina della partnership in questione (lanciata ufficialmente nel 2016 a Dubrovnik, in Croazia) non si può non rilevare come un tale progetto si ispiri a quello già ventilato, tra le due guerre mondiali, dal Maresciallo Josef Pilsudski, padre della riconquistata indipendenza polacca e mirato alla realizzazione di una Federazione dei Paesi dell'Europa centrale e orientale sotto l'egida della Polonia stessa. La *dottrina dei Tre Mari*, quindi, come paradigma di organizzazione e concettualizzazione spaziale per riempire quel vuoto geopolitico (e, com'è noto, la geopolitica aborrisce il vuoto!) tra Germania e Russia, occupato appunto dal redivivo Stato polacco, voluto dalla Conferenza di Versailles. Un progetto che, se poteva avere un senso prima della seconda guerra mondiale, oggi non ne ha più nel contesto dell'Unione europea.
Tanto più che, nei progetti in parola, oggi come ieri (cioè prima della Seconda Guerra Mondiale, quando l'Italia pur possedeva l'Istria, Fiume e Zara), il nostro Paese ne è stato sempre tenuto fuori! Eppure, con l'auspicata odierna prospettiva che la rotta terminale della *Nuova Vta della Seta*, il grandioso progetto infrastrutturale commerciale di matrice cinese, abbia proprio nei porti dell'Alto Adriatico un suo terminale mediterraneo, ci si chiede se non sarebbe stato opportuno (con l'inclusione ovviamente anche degli scali italiani) dare all'iniziativa in questione un orientamento di carattere più geoeconomico, al fine di meglio collegare i

Una "amichevole" (?) stretta di mano al summit trilaterale tenutosi ad Ankara lo scorso 4 aprile: da sinistra, il premier iraniano Rohani, quello russo Putin e quello turco Erdogan, immediatamente soprannominati lo Sceicco, lo Zar e il Sultano

porti dell'Adriatico a quelli del Baltico e del Mar Nero, mediante corridoi ferroviari paneuropei, in modo da assicurare quella più ampia circolazione delle merci per linee interne europee (tra tutta l'Europa, non soltanto una parte di essa!), imperativo inderogabile della globalizzazione.

In buona sostanza, proprio quando l'Unione avrebbe bisogno di essere e mostrarsi sempre più unita, comincia in realtà a frantumarsi con il prevalere dei singoli egoismi nazionali. E la stessa simpatia che, sul tema generale della difesa dei confini esterni dell'Unione, alcuni politici italiani mostrano nel confronti del Gruppo di Visegrad è destinata però a stemperarsi sul terreno pratico immediato, dato che proprio i Paesi Visegrad sono i più acerrimi nemici dei vari piani europei di ridistribuzione dei migranti nell'Unione, in danno dell'Italia.

Lo Zar, il Sultano e lo Sceicco

A sua volta anche il *Medio Oriente sta cambiando*, come ci ha mostrato il *Summit* trilaterale tenutosi ad Ankara lo scorso 4 aprile tra Vladimir Putin, Recep Tayyp Erdogan e Hassan Rouhani (*'lo Zar, il Sultano e lo Sceicco'* appunto secondo la vulgata mediatica), in quella che è stata subito definita *«la Nuova Yalta della Siria e, in prospettiva, del Medio Oriente»*.Tutti protesi (Russia, Turchia e Iran) con la guerra civile siriana entrata ormai drammaticamente nell'ottavo anno (e che è costata, sinora, oltre sei milioni di profughi e più di mezzo milione di vittime, in maggioranza civili!), *«a spartirsi le zone di influenza e ad accordarsi su come risolvere i problemi in futuro»*. Il 'nuovo Direttorio mediorientale' ha infatti riaffermato la determinazione a cooperare attivamente al fine di raggiungere un *'cessate – il – fuoco'* duraturo tra gli irriducibili belligeranti (Bashar al Assad da un lato e la galassia dei ribelli antigovernativi dall'altro), unitamente alla volontà di ricostruire un Paese ridotto ormai in macerie, come se in Siria esistesse ancora uno Stato unitario. E in questo senso "la Triade" si è appellata alla comunità internazionale e, in particolare, alle Agenzie Umanitarie delle Nazioni Unite non solo per incrementare la propria assistenza alla Siria, ma anche «per le attività di sminamento, il ripristino delle infrastrutture essenziali, tra cui quelle a carattere sociale ed economico e la conservazione del patrimonio storico». Sono questi i termini di una *Pax Siriana* che, a buon mercato, ci hanno presentato Russia, Turchia e Iran, con due grandi assenti: l'*hard power* statunitense e il *soft power* europeo.

Da un lato, infatti, la Casa Bianca, delegando in pratica il ruolo di gendarme del Medio Oriente ai suoi tradizionali alleati (Israele e Arabia Saudita), forte ormai della conquistata autonomia energetica del Paese, ha infatti annunciato di voler ritirare le proprie unità speciali già impiegate nella lotta contro il sedicente Stato islamico, le cui milizie sono relegate ormai solo in qualche angolo della Siria. Riservandosi semmai di svolgere, all'occorrenza, un ruolo di *diplomazia dei missili* (versione aggiornata delle *diplomazia delle cannoniere* di un tempo!), come misura di ritorsione "umanitaria" contro l'impiego delle armi chimiche da parte del governo di Damasco dell'aborrito Bashar al – Assad.

Come già avvenuto due volte lo scorso anno, dapprima con i 59 missili lanciati contro la base aerea siriana di Shayrat e, quindi, ancora, nell''operazione aeronavale congiunta con Francia e Regno Unito, con i 115 Cruise lanciati contro siti ritenuti collegati alla ricerca e produzione di armi chimiche per una "puni-

zione plateale" di risonanza mondiale.
Trump, però, lascia due gravi motivi di instabilità nella regione, sia con la denuncia unilaterale del trattato sul nucleare con Teheran sia con il riconoscimento di Gerusalemme come capitale dello Stato ebraico. Motivi che rischiano di trasformare la "guerra fredda", sempre in atto tra Iran (fiancheggiato dai suoi epigoni dell'area, cioè Hezbollah libanesi e Hamas nella Striscia di Gaza) e Israele, in "guerra guerreggiata", attraverso una serie infinita di episodi, grandi e piccoli, che punteggiano la realtà quotidiana. Dall'altro lato, un'Unione europea che appare succube (nonché tributaria) della Turchia, in esito all'oneroso accordo stipulato con Ankara per assicurarsi la chiusura della "rotta balcanica" per i flussi incontrollati di migranti, che però continuano a filtrare verso la Grecia ma, pur non condividendo le scelte attuate dalla presidenza Trump, non si mostra in grado di assumere iniziative autonome di livello nella regione.
Tutto ciò atteso, il problema che gli analisti si pongono al momento è se la "strana alleanza tripartita russo–turco-iraniana", consacrata nel summit di Ankara, possa durare, al di là di una convergenza di interessi momentanea. Si tratta infatti di tre Nazioni *«con antiche diffidenze e non lontani rancori reciproci»*, che possono riaffiorare in qualsiasi momento, minando la compattezza dell'improvvisato direttorio di comando dell'intera regione. Tanto più che la storia ci insegna che fra Turchia, Russia e Iran, potenze imperiali, *«le dispute hanno da sempre avuto la meglio sulle intese»*. E infatti, la storia ci insegna come nel Medio Oriente si sa sempre quando una vicenda inizia, ma mai come andrà a finire!
Il tutto mentre all'estremità della penisola arabica, nella guerra "dimenticata" tra i ribelli jihadisti Houti sostenuti da Teheran e la coalizione militare panaraba guidata da Riad, si sta combattendo, al momento in cui si scrive, con pesanti bombardamenti dal mare e dal cielo, la battaglia finale per la riconquista di Hodeidah, la città portuale sul Mar Rosso in mano ai ribelli dal 2015, che si affaccia pericolosamente sull'arteria giugulare del traffico marittimo internazionale con il Mediterraneo e che si avvia a diventare un'altra "città martire" come già quelle siriane e irachene, cioè Aleppo, Sinjar, Mosul e Raqqa. Con una popolazione civile ridotta ormai allo stremo da un conflitto interno in cui nessuna delle parti in causa rispetta più le regole umanitarie e che, quindi, non tarderà ad alimentare, in un paese ormai distrutto, nuovi flussi di migranti verso l'Europa, che si aggiungeranno ai milioni di sfollati della guerra civile siriana ora sparsi tra Turchia, Libano e Giordania.

Nadia Urbinati, una nota accademica, giornalista e politologa italiana naturalizzata statunitense

E la sfida continua ...

Molto invero è stato fatto, ma molto ancora rimane da fare nel tentativo di coniugare umanità e sicurezza, solidarietà e interessi nazionali di fronte a una "sfida" le cui proporzioni sono inevitabilmente destinate a ingigantirsi nel prossimo futuro. «*Oggi, il problema che grava sui popoli europei viene dalle frontiere verso l'esterno* – ha scritto in maniera molto pregnante Nadia Urbinati – *soprattutto l'Africa e il Medio Oriente, terre dalle quali per ragioni di guerre civili e povertà radicate, gli esseri umani scappano per cercare legittimamente di sopravvivere. L'immigrazione è avvertita come un problema perché ad essa non si intravede una possibile soluzione: i "dannati della terra"si muoveranno comunque, e né i deserti né gli oceani li fermeranno. La loro impossibilità di vita è il problema da risolvere. Ma per comprendere questo occorre che il continente europeo si consideri come un'unione d'intenti. Il non aver costruito una politica comune delle frontiere europee verso i continenti e i Paesi terzi, è stata una scelta non solo poco saggia, ma sbagliata*».
Una scelta da cui può dipendere, in un'epoca di nazionalismi trionfanti, addirittura il destino politico dell'Europa, con buona pace dell'integrazione e della solidarietà da sempre professate come principi cardini dell'Unione stessa. ■

Quelli "delle" San Pablo

di Franco Maria Puddu

Nei primi decenni dello scorso secolo alcune centinaia di uomini a bordo di un pugno di piccole cannoniere scrissero, sui fiumi della Cina, una insolita e oggi dimenticata pagina di storia "navale"

Molti fra i lettori, ormai non più giovanissimi, ricorderanno un film che venne portato alla ribalta nel 1966 dal regista americano Robert Wise, con un indimenticabile Steeve Mc Queen e una dolcissima Candice Bergen come protagonisti principali; il titolo del film era "*Quelli della San Pablo*", la storia di una vecchia cannoniera della *US Navy*, preda bellica della guerra ispano americana del 1898, tratta dal romanzo di Richard McKenna "*Sand Pebbles*". Questo che era anche il titolo originale del film e si potrebbe tradurre "granelli di sabbia". Cacofonicamente il nome della nave e quello del libro, in inglese e spagnolo si pronunciano in maniera quasi identica.

Il film, drammatico, narrava la storia di un sottufficiale motorista americano imbarcato su una cannoniera in Cina, e tenne a lungo botteghino anche se purtroppo, la sua trama, per chi non fosse addentro alle vicende dell'epoca, era molto realistica; diciamo purtroppo perché si rifaceva ad un periodo che molti, ancora oggi, tralasciano, volutamente o per vergogna di ricordare: quello del peggior colonialismo occidentale in Estremo Oriente.

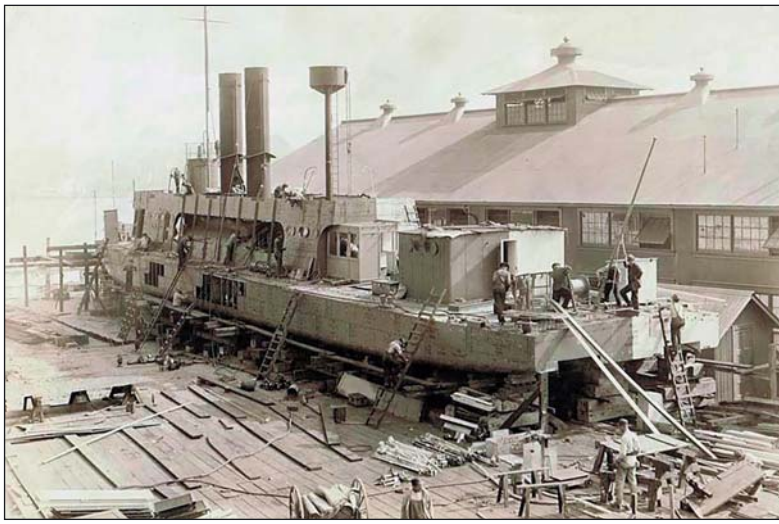
L'immagine dà una chiara visione di quanto sia immane la massa d'acque che scorre tra le rive dello Yangtze Kiang. La foto è stata ripresa nelle zona detta Delle Tre Gole; in apertura, la *San Pablo* del film, ricostruita sui piani della *Villalobos* con poche modifiche: dimensioni leggermente minori, apparati di sicurezza non esistenti all'epoca ma oggi obbligatori e un generatore di fumo all'interno del fumaiolo, dal momento che la *San Pablo* è propulsa a nafta e non a carbone

Tutto aveva preso il via da due conflitti scoppiati verso la metà del 1800 e passati alla storia come Guerre dell'Oppio, scatenati dall'Inghilterra, i cui interessi commerciali in quell'area erano gestiti dalla Compagnia delle Indie Orientali, una vera multinazionale dotata di una Marina mercantile e da guerra, un esercito coloniale arruolato tra i nativi e uno, oggi diremmo, di *contractors* inglesi.
La Compagnia aveva deciso di voler forzare il mercato cinese con grandi quantità di oppio coltivato in India, e la dinastia regnante cinese Qing, si era opposta. Fino a quel momento, il Celeste Impero aveva acquistato la droga solo in piccole quantità e per scopi medici: il suo dilagare avrebbe significato la nascita di una classe di oppio dipendenti.
Le fumerie non esistevano ancora e Pechino (oggi Beijing; d'ora in poi i nomi delle città cinesi saranno citati con la loro vecchia denominazione seguita, la prima volta, da quella attuale) si oppose a questo sopruso, ma venne sconfitta in due campagne militari e costretta a subire, è il caso di dirlo, il turpe commercio, firmando inoltre due trattati che obbligavano l'apertura di nuovi porti, e la cessione di Hong Kong al Regno Unito.

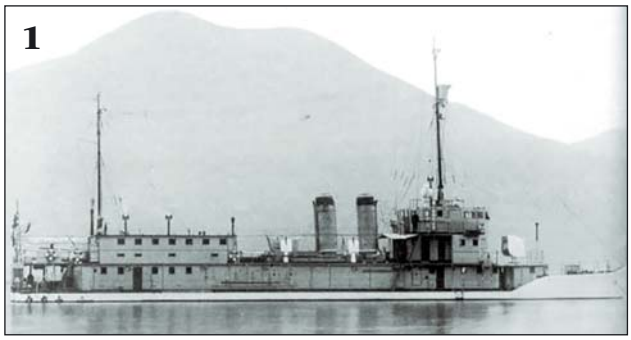
"Rule Britannia!"

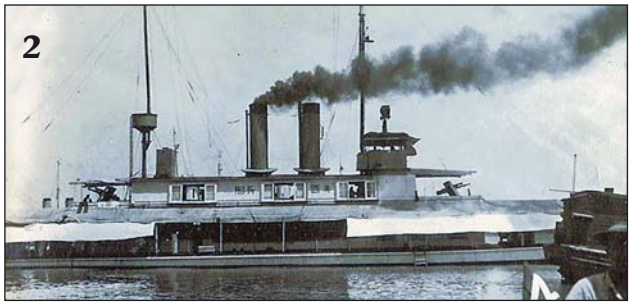
Era la vittoria dell'imperialismo britannico, cui si accoderanno molte potenze occidentali, Regno d'Italia compreso, che obbligheranno Pechino ad altri accordi, umilianti per l'orgoglio di un popolo affamato da ricorrenti carestie e frustrato dalla guida di un Governo incapace e corrotto; questa situazione esploderà nella guerra civile detta del Taiping (1850-1864) e nella rivolta xenofoba dei Boxer (1899-1901).
Questa porterà alla caduta della dinastia regnante, all'approssimarsi della guerra civile tra il movimento nazionalista e quello comunista, all'imperversare del banditismo nelle campagne, a volte contrastato, a volte favorito dagli eserciti dei vari "signori della guerra", mentre nei centri maggiori nascerà il mercato della droga, con il dilagare della prostituzione e della criminalità.
Lo "stacco" tra le guerre dell'Oppio e questa drammatica situazione era stato dato dall'intervento delle nazioni occidentali nella rivolta dei Boxer. Queste avevano inviato la prima forza militare multinazionale della storia in soccorso delle legazioni diplomatiche assediate a Pechino, e degli occidentali (missionari, predicatori, avventurieri, consulenti, tecnici, forse un migliaio) che "galleggiavano" nello sconfinato Paese, visibili come mosche nel latte.
Per questo, dietro le terrorizzate richieste dei diplomatici assediati, a Pechino, i Governi di Washington, Berlino e Roma accettarono di inviare una forza navale e contingenti di truppe al porto più vicino alla capitale, mentre Parigi e Londra misero in preallarme alcune unità di terra. I giapponesi erano già presenti in area, e il 1º giugno del 1900 cominciarono ad arrivare le navi europee, giapponesi e ame-

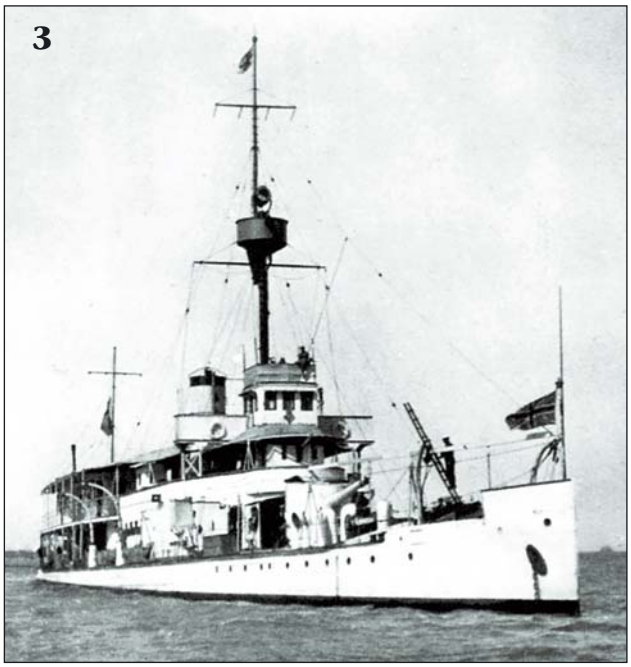
La cartina mostra i corsi dei due maggiori fiumi della Cina, lo Yanghtzè o Fiume Azzurro, e lo Huang Hè o Fiume Giallo; il territorio attorno ai due fiumi è percorso da una miriade di altri corsi d'acqua, alcuni dei quali anch'essi di notevoli dimensioni, che consentono di raggiungere gli angoli più remoti del Paese. Sono inoltre indicate in nero le sedi delle Concessioni Occidentali

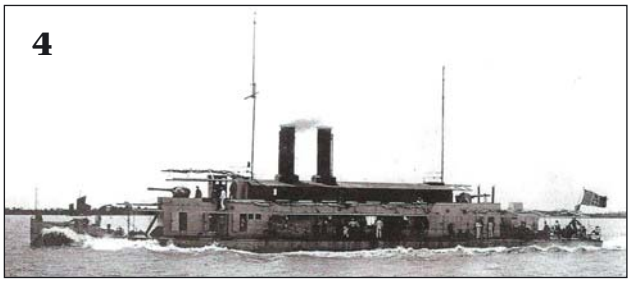


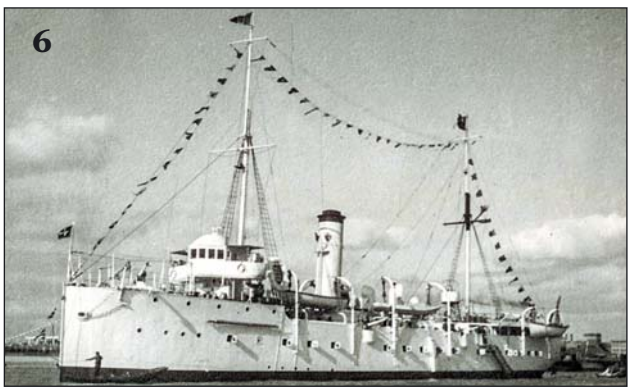
La cannoniera fluviale americana *Monocacy* ai lavori di ristrutturazione nei primi anni 20 nei cantieri Dock & Engineering Co. di Shanghai. Notare il basso pescaggio e la coffa corazzata per la protezione delle vedette











Da queste immagini si può vedere come venne forzatamente "standardizzato" l'aspetto delle cannoniere di tutte le nazioni che operarono in questo particolare teatro. La 1 è la cannoniera giapponese *Futami*, la 2 la USS *Monocacy*; notare sotto i due fumaioli gli ideogrammi che dicono "*nave militare americana*". La 3 è la britannica *Bee* dopo i lavori effettuati nel 1922, la 4 è la Regia Nave *Carlotto*, costruita anch'essa a Shanghai, abbiamo poi, n° 5, la USS *Tutuila* a Chungking, e, infine, la 6, unica "nota fuori dal coro", la cannoniera italiana *Caboto*, costruita in Italia presso i Cantieri Navali Riuniti di Palermo, che mantiene l'aspetto tradizionale di una nave

ricane al largo di Tien Tsin, sbarcando il primo contingente di 436 marinai (75 russi, 75 inglesi, 75 francesi, 60 statunitensi, 50 tedeschi, 41 italiani, 30 giapponesi e 30 austriaci) destinato a liberare le legazioni di Pechino; ne seguiranno altri.
Una forza ridicola rispetto alla vastità del teatro, ma moderna, efficiente e in grado di preoccupare il popolo cinese, aumentare la xenofobia dei Boxer, e far uscire di senno quelli che nella Città Proibita, dove viveva l'Imperatrice, non riuscivano ancora a comprendere la realtà dei fatti.

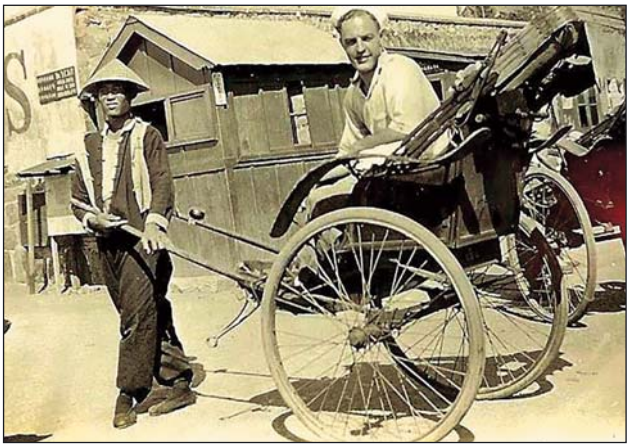
La buona volontà del Kaiser

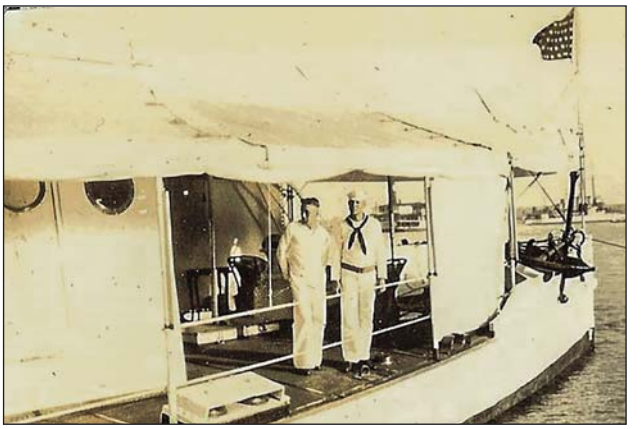
Il resto è storia, ma è bene ricordare che il Kaiser a Brema auspicò quanto i Giapponesi stavano già facendo da tempo e continueranno a fare fino al 1945. Salutando le truppe in partenza proclamò: *"Quando vi troverete faccia a faccia con il nemico, sappiate batterlo. Nessuna grazia! Nessun prigioniero! Mille anni fa, gli Unni di Attila si sono fatti un nome che è entrato nella storia e nella leggenda.... Voi dovete imporre in Cina, per mille anni, il nome «tedesco», di modo che mai più in avvenire un cinese osi anche solo guardare di traverso un tedesco"*.
Risultato di questa mentalità furono stragi, bru-

talità e sopraffazioni, delle quali tutti i contingenti si resero colpevoli, mentre i Governi occidentali (tranne quello americano che non ne volle) sceglievano città, regioni, territori da acquisire con le cosiddette "concessioni perpetue", una sorta di colonie sulle quali il Paese europeo aveva pieni diritti, gabellati come "indennizzi di guerra".
Nel 1902, un anno dopo la Rivolta dei Boxer, la situazione era la seguente: l'Austria Ungheria aveva in concessione parte di Tientsin (oggi Tianjin), assieme al Belgio, alla Francia, alla Germania e all'Italia; la Francia, oltre a questa, confermava quelle che già aveva su Shanghai, Hankou (oggi Hankow) e Kwangchowan (oggi Guangzhouwan); la Germania acquisiva parte di Hankou, la baia di Kiao-Ciao (oggi Ji ozh u, con capitale Tientsin), e parte di quest'ultima; il Giappone parte di Hankou, Lüshunkou (allora più nota come Port Arthur) e Tsingtao (Qingdao); La Gran Bretagna confermava il possedimento di Hong Kong (ottenuto nel 1841 e che manterrà fino al 1997), parte di Tientsin, parte di Hankou e di Weihai (Weihai); l'Italia aveva parte di Tientsin e una piccola presenza a Shanghai; la Russia parte di Tientsin, Hankou e Port Arthur. A parte, il Portogallo, del cui impero coloniale faceva parte Macau (Macao) sin dal 1557, che verrà mantenuto da Lisbona fino al 1999.
Nessun possedimento gigantesco, dunque, che sarebbe stato comunque impossibile gestire dall'altra parte del mondo, ma tanti punti strategici, economicamente importanti, e in grado di interagire fra di loro e consentire il controllo di vasti territori. Almeno così si era ritenuto.
Ci si perdoni il lungo preambolo, ma era necessario per far comprendere l'essenza del nostro discorso, perché in Europa pochi conoscono la storia cinese, limitandosi a Marco Polo, ai fuochi d'artificio e all'invenzione degli spaghetti, ai quali, dopo sbiadite notizie sulla Rivoluzione Culturale, abbiamo recentemente aggiunto gli involtini primavera, la rivolta di Piazza Tien An Men e l'incantevole attrice Gong Li. Non altro.

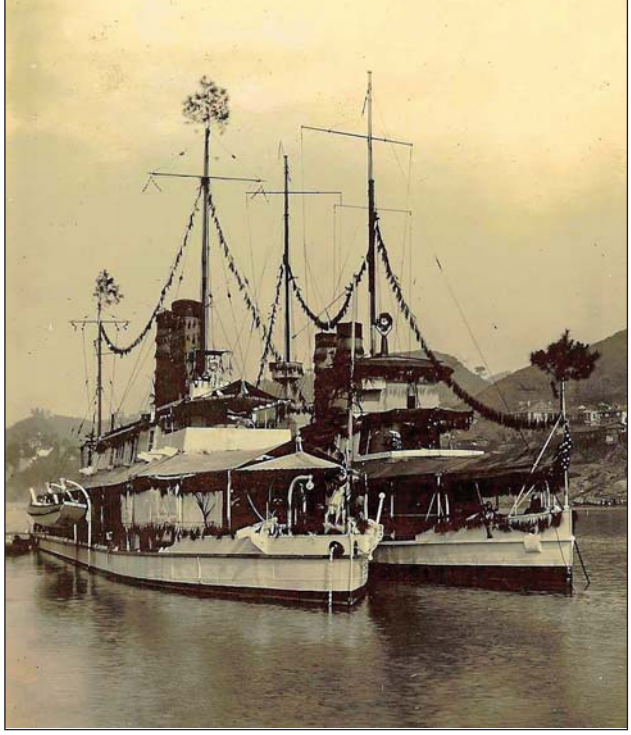
Perché la San Pablo?

Torniamo alla nostra vicenda con una domanda: "*Perché la* San Pablo? *Quale valenza poteva avere una cannoniera quasi da operetta, in una Cina sull'orlo del caos*?". È presto detto.
La Cina è un Paese sconfinato, e anche per que-





In alto, il rancio di una squadra a bordo della USS *Monocacy*, con la tavola allestita in coperta a centro nave; in secondo piano, uno dei boys cinesi di bordo . Nella foto al centro, un momento di franchigia di un marinaio americano, su di un caratteristico risciò, il tipico mezzo di trasporto diffuso in quasi tutto l'Oriente. Qui sopra il basso bordo libero di una cannoniera mostra che, se un uomo fosse caduto in acqua, piuttosto che aspettare di essere soccorso, forse avrebbe fatto prima a risalire da solo sulla coperta



Le due cannoniere americane *Monocacy* e *Palos*, soprannominate dagli equipaggi *Monothony* e *Pathos*, ormeggiate a pacchetto nelle acque del ramo superiore dello Yang Tze a Chongking nel 1926

sto non ha mai realizzato efficienti reti viarie integrate fra loro come aveva fatto Roma. Ma si sa che ogni grande civiltà continentale, prima ancora che sul mare, si è sviluppata lungo il corso dei maggiori alvei fluviali che consentono facili e lunghi spostamenti in tempi ragionevoli e con sforzi minimi.
Le forze coloniali occidentali in Cina, dunque, riconobbero la necessità di mantenere comunicazioni fluviali a lungo raggio lungo i due maggiori fiumi del Paese, lo Huang He, (Fiume Giallo, 5.464 chilometri di lunghezza) e lo Yangtze Kiang, (Fiume Azzurro, 6.418 chilometri di lunghezza), i due corsi d'acqua più importanti nella storia, nella cultura e nell'economia dell'intero Paese che percorrono per lunghezza, uno più a nord, l'altro più a sud, quasi parallelamente.
Partendo dal mare, era possibile risalirli agevolmente, date le loro dimensioni e il vasto numero degli affluenti, e raggiungere facilmente le più importanti regioni, proiettando potenza, mostrando la bandiera e mantenendo tempi accettabili e capacità di controllo a lungo raggio per azioni doganali e di polizia fluviale da intraprendere con navi appropriate, ma quali? Non certo grandi unità, né scafi corazzati e potenti: non avrebbero avuto mezzi avversari con i quali confrontarsi, e poi, anche se un fiume è enorme, non era il caso di impiegarvi una nave di grosso tonnellaggio e pescaggio. E allora? La formula ideale era l'impiego di navi cannoniere.

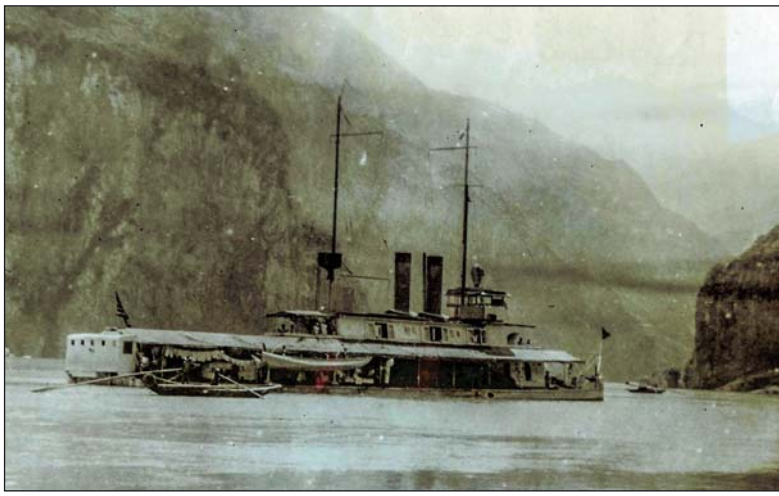
C'è cannoniera e cannoniera

Un istante, però. Dalla metà del XIX secolo era nata la cosiddetta diplomazia delle cannoniere che prevedeva di mandare una nave da guerra piccola ma ben armata davanti al porto di un Paese che non accettava di piegarsi a determinate politiche. Un paio di ore di bombardamento erano più che sufficienti, se era il caso, a piegare il più recalcitrante *Rais*, *Sharif* o chi fosse. In questo caso, non erano necessarie navi di quel tipo: ne bastavano di più piccole, abbastanza confortevoli per l'equipaggio, di scarso pescaggio e lunga autonomia, in grado di *show the flag* con l'appoggio di un paio di oneste bocche da fuoco, capaci di sparare senza causare la fine del mondo. Era più che sufficiente.
I primi a intervenire in questo senso furono proprio gli Stati Uniti che, pur non avendo concessioni, avevano uffici diplomatici, interessi commerciali e molti missionari di varie congregazioni che spesso andavano a cacciarsi nei guai con i locali, nei posti più sperduti della Cina. Così, in un arco di tempo che va dal 1902 al 1941, una decina di cannoniere fluviali iniziarono a pattugliare i due corsi d'acqua. Poi la Seconda Guerra Mondiale, l'invasione del Giappone e la guerra tra nazionalisti e comunisti faranno giustizia di quanto rimaneva del vecchio Celeste Impero.
Prima del 1900, per una ventina di anni, erano state impiegate due o tre veterane della Guerra Civile americana, almeno una delle quali a ruote; in seguito, verranno inviate in Cina due prede della guerra ispano – americana, l'*Elcano* e il *Villalobos* (sui piani di quest'ultima verrà in seguito ricostruita la *San Pablo* del film di Wise), che, come vedremo, non furono le sole. Navicelli di contenute dimensioni (circa 600 t la prima, meno di 300 la seconda, lunghe circa 50 metri, rispettivamente con cento e circa cinquanta uomini di equipaggio, armate con cannoni di piccolo calibro (massimo 100 mm) a prora e a poppa, avevano la fisionomia, in piccolo, di una nave normale. Ci si accorse, però, che la navigazione sui grandi fiumi orientali era diversa da quella su quelli occidentali, fossero anche grandi come il Mississippi, e ci si cominciò a servire della manodopera e dell'esperienza di cantieri locali; così, mano a mano, molte delle future *gunship* vennero costruite in cantieri cinesi. La fisionomia delle cannoniere di tutte le nazioni che le impiegarono in zona cambiò, uniformandosi.

Sceso il dislocamento e il pescaggio, lo scafo era quasi piatto, il bordo libero era calato a un metro scarso. Sottocoperta si trovavano solo le macchine, i carburanti, i rifornimenti e le cale. Sul ponte, un grosso parallelepipedo ospitava gli alloggi e i servizi; sopra questi la plancia e un paio di camerini per il comandante, il secondo e poco più.
In compenso, era stato previsto un eventuale scontro tra i marinai e folle di dimostranti: l'equipaggio era armato fino ai denti. Ogni marinaio aveva una pistola Colt 45, un *cutlass,* coltellaccio da arrembaggio, un fucile Springfield 1903, oppure un fucile a pompa e, quando saranno disponibili, riceverà un elmetto a "scodella" di tipo britannico, fucili automatici Browning e Thompson, oltre a mitragliatrici leggere Lewis, il che rendeva le unità dei veri piccoli vulcani, che inoltre erano attrezzati per difendersi, in caso di tumulti, con potenti idranti ad acqua o a vapore bollente da usare contro folle di manifestanti.
Così fino al 1941, nei tempi stabiliti, *Elcano, Villalobos, Monocacy, Palos, Penguin, Asheville, Luzon, Tutuila, Mindanao, Tulsa, Ohau* e *Wake* portarono la *Star Spangled Banner* sullo Yangtze, costituendo la allora popolare, fra gli americani, *Yangtze Patrol*.
Gli inglesi parteciparono con 9 unità, 5 classe "Heron" con *Nightingale, Robin, Sandpiper* e *Snipe*, poi con le 4 *Woodcock, Moorhen, Teal* e *Widgeon,* e 3 classe "insect": *Aphis*, *Bee, Ladybird* e *Scarab*; la Francia con tre unità, l'Italia con 2 (*Carlotto* e *Caboto*; di questa abbiamo parlato nel numero di Luglio – Agosto 2015), il Giappone con ben 16, il Portogallo con 1, stazionaria a Macao, la Spagna e l'Olanda con 1.

La vita a bordo

Navigarono in lungo e in largo, affrontarono rapide e secche, si scontrarono con i pirati, recuperarono personale sperduto, salvarono missionari malaccorti e fronteggiarono fazioni avversarie che si guardavano in cagnesco evitando ulteriori scontri. Le diedero e le presero di santa ragione, anche dal fuoco amico di futuri ex alleati, come quando nel dicembre del 1937 l'aviazione giapponese attaccò e affondò la cannoniera americana *Panay*; nell'incidente (come verrà definito) morì anche un giornalista italiano, Sandro Sandri, corrispondente de La Stampa.
Come si stava sulla maggior parte di queste cannoniere? Decisamente bene, perché erano state concepite per equipaggi che avrebbero dovuto fare imbarchi lunghissimi e senza contatti con la Patria anche per anni. I locali erano vasti, comodi, ventilati d'estate e riscaldati d'inverno per affrontare il clima monsonico dei grandi fiumi.
I rapporti con la popolazione erano in genere buoni, gli equipaggi delle cannoniere non avevano niente a che fare con la brutalità di chi aveva represso i Boxer, e in più erano fonte di un non disprezzabile guadagno per il commercio minuto dei cinesi. Un imbarco su queste navi poteva essere l'avventura di una vita.
Comunque, quella delle cannoniere fluviali in Cina fu una storia a sé stante, senza veri precedenti e che scomparve nel gorgo dell'ultima Guerra Mondiale, senza lasciare traccia o ricordo del suo passaggio, come una cometa.
Anzi, in realtà aveva cominciato ad esaurirsi, negli anni immediatamente precedenti il conflitto, proprio per la fine di un'epoca che non aveva più ragione di mantenersi in essere se non per rari rigurgiti di colonialismo, mentre ben più minacciose nuvole incupivano l'orizzonte. Quando i Governi europei, nel 1901, avevano deciso di istituire le concessioni, non avevano fatto bene i calcoli, e ben presto si sarebbero dovuti accorgere che erano state un passivo, e non il grande investimento che avevano ritenuto.
Unica eccezione, in questo teatro, fu quella dei giapponesi, che avevano iniziato ad occupare la Cina per propri motivi, ed erano andati pervicacemente avanti, spesso con una brutalità quasi "fisiologica". Ma questa è assolutamente un'altra storia. ■



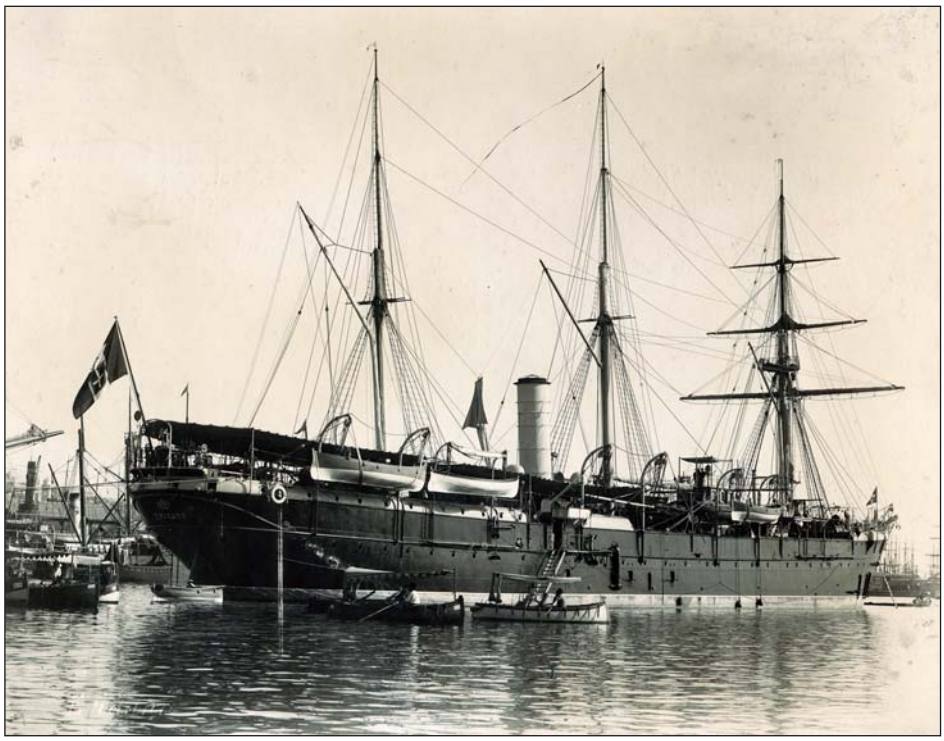
Ancora una immagine della USS *Panay* che incrocia fra le alte rive rocciose dello Yangtze Kiang, nell'interno del Paese

L'istituto Idrografico della Marina

di Aldo Caterino

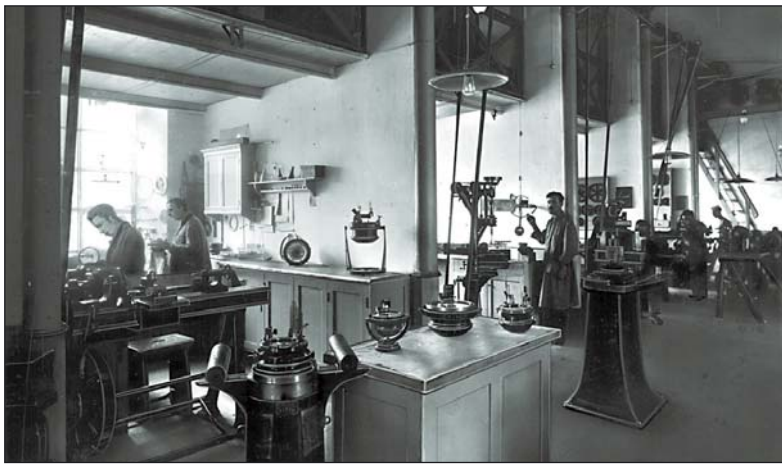
Un'eccellenza italiana sui mari del mondo

L'Istituto Idrografico della Marina è responsabile del servizio idrografico nazionale e della produzione di tutta la documentazione nautica ufficiale, sia cartacea che digitale, relativa ai mari italiani.
Organo Cartografico dello Stato ed Ente della Marina Militare Italiana, ha il compito di concorrere alla sicurezza della navigazione, alla difesa nazionale e alla conoscenza e valorizzazione di tutto ciò che riguarda il mare, dal punto di vista scientifico, tecnologico e ambientale.
A tali fini, opera fondamentalmente in tre settori: attività di campagna e di ricerca idro-oceanografica, produzione e aggiornamento di tutta la cartografia e la documentazione nautica ufficiale e formazione del personale idrografo, sia militare che civile.
L'area di competenza copre una superficie di oltre 550.000 chilometri quadrati di spazi marini, in relazione a uno sviluppo costiero superiore ai 7.800 chilometri.
I rilievi sono eseguiti, secondo le direttive dello Stato Maggiore della Marina, sulla base di programmi preparati dall'Istituto, tenendo conto delle esigenze legate alla produzione della documentazione, di quelle della difesa e di quelle della sicurezza.
I 242 dipendenti (117 militari e 125 civili) che costituiscono il suo personale, esprimono profes-



Nave idrografica *Eridano*, 1895; in apertura il ritratto del fondatore e primo direttore dell'Istituto Idrografico, ammiraglio G.B. Magnaghi, 1904

La vecchia tipografia per la stampa delle carte nautiche utilizzata negli anni '30



Nell'immagine l'officina nella quale si provvedeva alla costruzione e la taratura delle bussole agli inizi dello scorso secolo

sionalità e competenze diverse: idrografi, oceanografi, cartografi, geologi, geofisici, meteorologi, ingegneri, architetti, bibliotecari, storici, linguisti, ecc.
Tutti insieme concorrono per garantire la precisione, la puntualità e la ricchezza della documentazione prodotta, una tradizione che risale a 150 or sono e che si perpetua nel tempo. È una documentazione che si presenta come un corpus di assoluto rilievo a livello internazionale, tanto da far reputare l'Istituto che l'ha realizzata una delle eccellenze italiane nel mondo.
L'attività scientifica e quella formativa rappresentano il fiore all'occhiello di un Istituto che appare oggi come una delle punte di diamante della forza armata di riferimento, la quale costituisce da sempre l'arma "tecnica" per antonomasia, vantando una lunga tradizione in fatto di ricerche e rilievi sul campo, nelle condizioni più difficili e nei luoghi più lontani.
Un "centro di eccellenza del Mediterraneo e in ambito europeo per le tematiche attinenti al mare", come l'Istituto viene definito nelle linee guida generali per la sua riconfigurazione stabilite nel 2013.

Storia

L'Istituto Idrografico della Marina venne fondato con Regio Decreto 25 dicembre 1872, n. 1205, che ricostituiva "l'Ufficio Centrale pel servizio scientifico dell'Osservatorio astronomico di Forte San Giorgio in Genova, il quale assumerà il titolo di Ufficio Idrografico della Regia Marina", ricevendo nel 1899 l'attuale denominazione di Istituto Idrografico.

A dirigerlo fu chiamato il capitano di fregata Giovanni Battista Magnaghi, già direttore del precedente Ufficio Scientifico Dipartimentale. Egli impostò l'attività del nuovo ente come istituzione volta a eseguire il rilievo sistematico dei mari italiani, sulla base di solide conoscenze matematiche e scientifiche nel campo dell'oceanografia fisica e grazie anche all'attività di progettazione di strumenti nautici, meteorologici e talassografici (fondamentale il

Personale impegnato nella campagna idrografica di nave *Staffetta* svolta nel Mar Rosso nel 1910

Veduta del mastio di forte San Giorgio, sede dell'Istituto Idrografico della Marina, 2015

suo volume *Gli strumenti a riflessione per misurare angoli*, Milano-Napoli, 1875). Organizzò la produzione della cartografia e, in generale, della documentazione nautica necessaria a garantire la sicurezza della navigazione civile e militare, concorrendo alla circolazione internazionale dell'informazione idrografica. A questo scopo, Magnaghi si occupò della formazione degli ufficiali idrografi e creò, dotandoli delle necessarie apparecchiature, un osservatorio astronomico presso la sede nel forte San Giorgio e osservatori oceanografici a Genova, Venezia e La Maddalena. Nel contempo, installò le officine necessarie a fornire sostegno tecnico all'Istituto: da una parte, le officine cronometrica, fotografica e galvanoplastica e l'officina meccanica per la costruzione e le riparazioni degli strumenti astronomici, nautici e geodetici; dall'altra, le officine per la produzione della cartografia, ossia per l'incisione su rame, la calcografia, la litografia e la tipografia, insieme con una scuola di disegnatori e incisori.
Nel 1877 pubblicò il volume *Tavole e formule nautiche* (Milano); dall'anno successivo, undici campagne idrografiche, da lui dirette nei dieci anni fino alla fine del suo mandato, permisero di coprire tre quarti circa del litorale italiano, con la conseguente pubblicazione di più di 100 carte e piani di porti e 130 vedute di costa. Ciò permise all'Italia di emanciparsi gradualmente dalla dipendenza dagli analoghi istituti esteri, segnatamente dallo Hydrographic Office inglese, nato nel 1795, e dal Service Hydrographique et océanographique de la Marine francese, nato nel 1720, per la conoscenza delle proprie coste e dei mari adiacenti alla penisola ai fini della sicurezza della navigazione, della costruzione delle relative carte e della fabbricazione e/o la taratura degli strumenti nautici destinati alle unità della Regia Marina.
La scelta di collocare l'Istituto a Genova, nel Forte San Giorgio, situato su un bastione all'apice occidentale delle "Mura Vecchie", la cinta fortificata cinquecentesca, in posizione dominante rispetto alla città, a completamento del precedente osservatorio astronomico, indica la volontà del governo, da un lato, di insediarlo nel principale porto del Regno, quello in cui avevano sede le principali compagnie di navigazione sia a vela che a vapore e, dall'altro, quello di compensare in parte Genova per il trasferimento del comando della Regia Marina nella nuova base navale di La Spezia.

Cultura

L'idrografia non può prescindere dall'oceanografia: basti pensare all'importanza che rivestono, per i naviganti, l'andamento delle correnti, con le loro variazioni d'intensità e di direzione, e il fenomeno delle maree, con i suoi effetti sul livello medio del mare che, com'è noto, costituisce anche il riferimento per l'altimetria terrestre.
Inoltre, la conoscenza delle caratteristiche e dei fenomeni marini è fondamentale per la tutela dell'ambiente, non soltanto marino, se pensiamo che il 71% della superficie terrestre è coperto da mari di acqua salata, mentre il restante 29% è costituito dai continenti e dalle isole, e che le grandi distese oceaniche influenzano notevolmente il clima.
I fondali marini del nostro pianeta, situati a una profondità media che varia dai tre ai cinque chilometri, sono ancora per la maggior parte inesplorati. Conosciamo attraverso dati moderni soltanto il 15% della superficie totale coperta dalle acque, in aree tra l'altro concentrate attorno ai paesi che sono maggiormente impegnati nello studio e nell'utilizzo del mare come risorsa sostenibile.

La carta nautica della Sicilia che venne elaborata nel 1914

Sin dall'unità d'Italia, quindi, non soltanto le navi idrografiche nel corso delle ordinarie campagne oceanografiche, ma anche quelle da guerra non impegnate in operazioni belliche (ad esempio le navi stazionarie in Sud America e in Estremo Oriente), effettuarono osservazioni e misurazioni durante le lunghe navigazioni in mari nazionali ed esteri, poi comunicate all'Istituto Idrografico, che ne pubblicava i risultati.
Naturalmente, l'attività preminente riguardava le acque nazionali e quelle mediterranee (Canale di Sicilia, Mar Egeo), oltre a quelle coloniali (Mar Rosso e Mar Arabico), dove più forti erano gli interessi italiani e dove le osservazioni idrografiche e oceanografiche assunsero ben presto i caratteri di una ricerca sistematica, spesso in collaborazione con altri enti specialistici.
Più volte, nel corso degli ultimi 150 anni, gli studi effettuati dal personale della Marina e in particolare da quello dell'Istituto Idrografico, hanno permesso di aggiornare, correggere e precisare dati e informazioni riguardanti particolari aree, luoghi o situazioni, ad esempio di determinare la dinamica delle correnti nello Stretto di Messina, la profondità massima del Mar Ionio, la posizione dei banchi nel Canale di Sicilia, ecc., tutti elementi fondamentali per consentire una rapida e felice navigazione.

Nella foto a lato, la firma del direttore per l'approvazione di una carta nautica, 2017

L'attuale officina litografica con il personale al lavoro fotografata nel 2011

Tradizioni

Oggi la cartografia viene prodotta interamente con l'ausilio del computer e inviata agli utenti in formato digitale o stampata su carte speciali tramite macchine digitali: in poche parole, il procedimento è stato fortemente standardizzato e industrializzato, perdendo in parte la sua aura di romanticismo e di sapienza artigianale. Fino alla metà del Novecento, invece, il metodo di costruzione e di stampa dei prodotti cartografici era molto più lungo e complesso e richiedeva un'ampia gamma di competenze professionali da parte del personale e una buona dose di esperienza sul campo, tramandata di generazione in generazione, senza le quali il risultato finale rischiava di essere poco o punto preciso e quindi inutile.

Corso IDR per ruoli speciali a Nervi, in Luguria nel 2015

I grafici di scandagliamento, insieme ai rilievi di costa, venivano tradotti in un "disegno tecnico", corrispondente alla rappresentazione cartografica da realizzare, che veniva ricalcato e inciso a mano, naturalmente a rovescio, con l'ausilio di un bulino su una matrice di rame (per questo era detto processo di stampa "calcografico"). Quest'ultima veniva cosparsa d'inchiostro comprimendolo con un apposito tampone, affinché penetrasse a fondo nell'incisione e realizzasse gli effetti di chiaroscuro necessari a dare forma e consistenza al tracciato.
L'incisione era invece indiretta quando, con una punta metallica, si incideva, sempre con il disegno a rovescio, uno strato di vernice sovrapposta alla matrice; successivamente, si immergeva la lastra di rame in un acido, oppure vi si spennellava quest'ultimo con un tampone, cosicché tale mordente incideva la matrice lungo i segni incisi nella vernice protettiva, senza intaccare la superficie metallica.
La matrice, su cui si sovrapponeva il foglio di carta precedentemente ammorbidito da 24 ore di leggero inumidimento, veniva collocata sul piano mobile del torchio, che scorreva sotto gli appositi rulli rivestiti di feltro, affinché la pressione trasferisse l'inchiostro sulla carta, in leggero rilievo percepibile al tatto.
Poiché il foglio di carta era più grande della lastra di rame, la pressione di quest'ultima produceva un'impronta leggermente depressa, che andava a incorniciare l'immagine. Tale complesso procedimento veniva ripetuto per ogni stampa, cosicché la tiratura giornaliera era limitata a 30-40 copie di buona qualità.

Curiosità

La strumentazione nautica e quella idrografica, nel corso dei decenni, hanno subito una forte evoluzione, anche se, sia nell'uno che nell'altro caso, non sono mutate le finalità di fondo: consentire alla nave di conoscere la propria posizione e la rotta da seguire per raggiungere la destinazione prescelta, nel primo caso; acquisire e tradurre in rappresentazioni grafiche coerenti i dati necessari per fornire ai naviganti uno strumento idoneo in base al quale condurre con sicurezza la navigazione, nel secondo caso.
A partire dagli anni Settanta, furono installate delle catene di radionavigazione per accelerare il lavoro idrografico e iniziò la sperimenta-

Due operatori dell'Idrografico procedono alla taratura di un sonar a scansione laterale

L'equipaggio del *Magnaghi* si appresta ad eseguire un carotaggio nel fondale

zione dei sistemi satellitari per una più precisa determinazione del punto nave (GPS), mentre presso l'Istituto fu avviata l'automazione dei procedimenti cartografici, come di ogni altra attività tecnica e gestionale.
Fra il 1948 e il 1978 furono pubblicate 750 carte nautiche a scale diverse e 120 carte speciali, di cui il 40% di nuova costruzione, per una tiratura di quasi due milioni di copie. Analogamente, i documenti nautici avevano superato i tre milioni di copie, cui si aggiunsero nel tempo numerose pubblicazioni accessorie a sfondo scientifico e tecnico, oltre che storico, anche in relazione ai problemi connessi con la definizione dei confini marittimi e del regime giuridico del mare.
L'ecoscandaglio ha sostituito i vari tipi di strumenti meccanici, permettendo, grazie alla versione "multibeam", di attuare un'esplorazione dei fondali per larghe fasce marine, mentre il "sonar" a scansione laterale "fotografa" l'immagine del fondo e la girobussola (che, per trovare una direzione fissata, non si basa sul campo magnetico terrestre, ma sulle proprietà del giroscopio) si è affiancata alla bussola magnetica.
Lo sviluppo della tecnologia informatica, unito alla necessità di gestire in modo più rapido ed efficace i dati di navigazione, ha portato allo sviluppo delle carte elettroniche, o ENC (Electronic Navigational Charts). Affinché abbia valore legale e possa essere utilizzata in sostituzione della carta nautica tradizionale, la ENC deve essere impiegata su uno specifico strumento di bordo denominato ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). La carta elettronica è una versione interattiva della carta ufficiale tradizionale. In generale, può essere vista come una serie di strati informativi sovrapponibili e visualizzabili a piacimento. Il portafoglio cartografico di ENC pubblicato dall'Istituto, suddiviso per scopi di navigazione, spazia dalle carte a grande scala delle acque territoriali italiane, delle coste e dei porti principali, alle carte a piccola scala con copertura di tutto il Mediterraneo e Mar Nero. A oggi, conta circa 250 carte.

La nave idro-oceanografica *Ammiraglo Magnaghi*, realizzata per la Marina Militare dai Cantieri Navali Riuniti nel 1975

Attualità

Da marzo 2016 è operativa una nuova unità polivalente di ricerca (NATO Research Vessel - NRV), nave *Alliance*, che svolge principalmente attività coordinate e gestite dal Centro di Ricerca e Sperimentazione Marittima (Centre for Maritime Research and Experimentation - CEMRE), per conto dell'Organizzazione Scientifica e Tecnologica (Science and Technology Organization - STO) della NATO. Le ricerche e le sperimentazioni sono condotte soprattutto nel campo ambientale dell'acustica subacquea. Essa è equipaggiata con personale della Marina Militare, grazie a un'intesa del dicembre 2015 fra la Marina e il CMRE, come accadde a suo tempo per nave *Leonardo*. Nave *Alliance* è una piattaforma all'avanguardia per la sperimentazione di nuove tecnologie e l'impiego di sistemi e apparecchiature di nuova generazione per la ricerca e lo sviluppo scientifico a favore della NATO e, quindi, delle marine dei paesi ad essa appartenenti.

La nave, costruita presso il cantiere navale di Riva Trigoso, in provincia di Genova, è una delle più silenziose del suo genere, essendo stata concepita per garantire il minimo livello di propagazione del suono nell'acqua. Tale caratteristica ne fa una piattaforma particolarmente adatta a quelle sperimentazioni scientifiche per le quali l'assenza di suoni sotto la superficie è essenziale.

E' dotata di 400 metri quadrati di laboratori, sistemi di navigazione e comunicazione all'avanguardia, gru, verricelli e argani, con una struttura poppiera "a portale" che permette all'unità di effettuare movimenti di carico e scarico e, contestualmente, manovre di messa a mare di apparecchiature subacquee.

Nell'estate 2017, è stata impegnata nella spedizione polare denominata High North 17, svoltasi nei mari fra Islanda, Groenlandia, Norvegia e Circolo Polare Artico, una campagna di ricerca nei campi della geofisica, della geologia marina e dell'oceanografia per meglio garantire la sicurezza e il libero utilizzo delle risorse in quell'area, che ha segnato il ritorno dell'Italia in Artide a ottantanove anni dall'ultima missione del comandante Umberto Nobile con il dirigibile *Italia* nel 1928.

Nave *Alliance* è tornata anche quest'anno nelle acque del Polo Nord, per la spedizione High North 18, operando questa volta in un'area poco esplorata a nord delle isole Svalbard, allo scopo di implementare e approfondire le ricerche effettuate lo scorso anno, soprattutto in relazione alle correnti marine e alla loro influenza sui cambiamenti climatici, visto che l'Oceano Glaciale Artico è considerato il regolatore del clima del pianeta. Un impegno per la salvaguardia dell'ambiente che va di pari passo con quello per la difesa degli interessi strategici italiani. ■

Nella foto, la nave *Alliance* in Islanda durante la campagna di studi del 2017. L'*Alliance* fu realizzata come nave esperienze per la NATO è entrata in servizio nel 1986, è in forza alla Marina Militare dal 2016

AGGIORNAMENTO 2018 SULLA NAUTICA IN ITALIA E NEL MONDO

Il Salone di Genova

di Claudio Boccalatte

Pur migliorando, la situazione della nautica italiana non riesce ancora a riprendere la sua vecchia posizione sul mercato

Nel numero di novembre 2017 di questa rivista, ci siamo occupati dello stato di salute del mercato della nautica in Italia e nel mondo e del salone nautico di Genova del 2017. Vogliamo ora vedere, in occasione dell'edizione 2018 del salone, come si è evoluta nell'ultimo anno questa situazione e come è andata l'edizione 2018 del Salone.
Possiamo già sinteticamente anticipare che il 2017 e il periodo già trascorso del 2018, hanno fatto registrare un'ulteriore crescita dei mercati internazionali e della posizione dell'Italia in questo mercato, confermando la svolta positiva dopo la crisi che, iniziata nel 2008, ha raggiunto il proprio culmine negativo nel periodo tra il 2010 e il 2013.
Il 2017 è stato un anno di ripresa per l'economia mondiale ed europea in particolare; la ripresa c'è stata anche in Italia, ma con tassi nettamente inferiori a quelli medi europei. Nel 2017 il PIL dell'Italia è infatti aumentato dell'1,5% in termini reali, in accelerazione rispetto all'anno precedente e in positivo per il quarto anno consecutivo; l'incremento, risulta, però, il più contenuto in Europa, dove la Spagna è cresciuta del +3,1%, la Germania del +2,2%, la Francia del +1,8% e il Regno Unito, nonostante gli effetti della Brexit, del +1,7%. Anche esaminando le dinamiche di medio periodo, la situazione italiana non è drammatica, ma nemmeno entusiasmante. A dieci anni dalla recessione del 2008-2009, l'Italia è, infatti, l'unica grande economia europea a non avere recuperato i livelli di PIL pre-crisi. A fine 2017, il prodotto italiano si colloca su un livello di 5,5 punti percentuali inferiore a quello del 2007, mentre in Germania e nel Regno Unito il PIL supera oggi i livelli 2007 di oltre dieci punti (rispettivamente +12,3% e +11,4%), e in Francia e in Spagna rispettivamente di 7,2 e 2,8 punti percentuali.
A livello della nautica mondiale, i tradizionali mercati nordamericano ed europeo, che avevano sofferto una crisi più marcata dal 2008,

Il nuovo 48 metri T-Line Baglietto, "ammiraglia" della flotta di unità a motore presenti al Salone Nautico di Genova 2018. Con scafo in acciaio e sovrastrutture in alluminio, può raggiungere i 16 nodi con 4.500 miglia da autonomia a 12 nodi.
In apertura la fregata laciamissili *Virgilio Fasan* è stata presente alle manifestazioni del salone 2018

Un'immagine dell'inaugurazione del salone nautico di Genova il 20 settembre 2018

si sono rivelati, sia nel 2016 che nel 2017, i più vivaci nella ripresa. Nel 2017, le vendite totali di nuove imbarcazioni sono passate da 20,6 a 22,9 miliardi di euro, con una crescita superiore al 10%.
Negli Stati Uniti, secondo i dati della National Marine Manufacturers Association (NMMA), il 2017 ha visto una crescita delle vendite di barche nuove a motore superiore al 6%, per un totale di circa 260.000 unità. La crescita era stata del 6,5% nel 2016, e le previsioni per il 2018 sono per un ulteriore crescita attestata tra il 5% e 6%, confermando una sostanziale stabilità nella crescita della domanda, indice di positività per il medio periodo. Gli utenti nautici statunitensi sono oltre 142 milioni, di cui ben 17 milioni di nuovi diportisti entrati nel settore nell'ultimo anno, il 50% dei quali al di sotto dei 18 anni di età. La spesa complessiva per la nautica ha superato nel 2017 i 37 miliardi di dollari, abbondantemente sopra i valori precedenti la crisi (massimo relativo nel 2006 con 35 miliardi).
In Europa, la Francia, con oltre 9 milioni di utenti nautici e 1 milione di unità da diporto immatricolate e naviganti, è il più grande ed importante mercato di consumo diportistico, oltre ad essere il maggior produttore al mondo di unità a vela ed il quarto nel motore. Il mercato nautico tedesco, sospinto da una crescita del prodotto interno lordo del Paese del 3%, è cresciuto per il terzo anno consecutivo raggiungendo il valore di 2 miliardi di euro nel 2017, ed anche la nautica nel Regno Unito è cresciuta nel 2017, per il sesto anno consecutivo, con un +3,4% raggiungendo un fatturato di 3,12 miliardi di sterline nell'anno fiscale 2016-17, il più alto dopo gli inizi della crisi internazionale. La Spagna presenta nel 2017 un aumento delle immatricolazioni del 9,4% rispetto al 2016.
Crescente importanza va assumendo la regione dell'estremo oriente, ed in particolare la Cina, sia come importatrice che come produttrice di yacht. È da segnalare che il mercato cinese richiede yacht con differenze strutturali sostanziali rispetto ai mercati occidentali, come ad esempio maggiori spazi interni e zone ombreggiate nei pozzetti, e che la campagna moralizzatrice contro la corruzione, lanciata fin dal 2012, ha portato ad un rallentamento del mercato nautico interno. Altri mercati in crescita, che stanno guadagnando una sempre maggiore importanza sono Taiwan, la Tailandia e la Corea del Sud.
Tornando ad occuparci della situazione italiana, nel 2017 il settore della nautica da diporto è cresciuto nel suo complesso, secondo i dati diffusi dalla CNA Nautica nella sesta edizione del rapporto "Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto" (pubblicata nel maggio 2018), del 18%, sfiorando i 4 miliardi di euro di fatturato nautico complessivo del 2017; in particolare il valore della produzione cantieristica nazionale ha superato i 2 miliardi di euro con una quota di export superiore all'80%. In effetti lo scenario economico della nautica italiana oggi appare estremamente particolare, con un'industria leader mondiale, un mercato interno contenuto, dei servizi nautici costieri in fortissima espansione.

L'"ammiraglia" della flotta di unità a vela, è il nuovo Mylius 80', il primo Flush Deck del cantiere piacentino, progettato dall'architetto Simeone, con ampio uso di fibra di carbonio. Il piano di coperta è pensato per la regata e per la crociera con grandi spazi liberi grazie anche a tutte le manovre a scomparsa

Al segmento delle grandi unità, che ci vede da tempo leader mondiali, si sono aggiunte nuove aree produttive di eccellenza nautica del Paese, come ad esempio il settore dei maxi RIB, la vela di eccellenza di elevata tecnologia e l'accessoristica e la componentistica; si conferma anche la crescita dei servizi costieri, un segmento economico della nautica italiana che oggi non può più essere considerato emergente, ma è diventato un elemento essenziale.
A questi dati positivi per il settore produttivo non corrisponde, sfortunatamente, un analogo trend positivo per la diffusione della cultura nautica in Italia; al contrario, due importanti segnali negativi sono la riduzione nel numero di unità immatricolate in Italia (dalle 102.219 del 2015 alle 101.055 del 2016, ultimo anno per il quale sono disponibili informazioni) e, ancora più preoccupante, la riduzione del numero delle nuove patenti nautiche rilasciate: nel 2016 le patenti rilasciate per la prima volta sono state 11.314, a fronte delle 12.693 rilasciate nel 2015.Tra le note positive sono da segnalare l'approvazione del nuovo Codice della Nautica e l'attuazione del Registro Telematico, che costituiscono un significativo passo avanti verso un Sistema Paese della Nautica che per troppi anni è mancato in Italia.
Il parco nautico del Paese, incluse le stime sulle unità non immatricolate, è composto da 580.000 unità, il 92% delle quali è di lunghezza inferiore ai 10 metri; poco meno del 4% sono lunghe tra i 10 e i 12 metri, e poco più del 3% tra i 12 e i 18; lo 0,6% è lungo tra i 18 e i 24 metri, e le unità di lunghezza superiore ai 24 metri sono solo 240, pari a meno dello 0,05% del totale. In aumento l'importanza del settore velico, che costituisce oggi circa il 25% delle unità immatricolate.
Oltre al salone nautico di Genova, senza dubbio il principale evento italiano nel settore, al quale è dedicato il riquadro, sono presenti altri tre saloni di una certa importanza, e cioè Nauticsud – Mostra D'Oltremare di Napoli, SNIM - Salone Nautico di Puglia e Versilia Yachting Rendez-vous.
È sempre molto positiva, come già accennato, la situazione dell'industria cantieristica nautica italiana, in particolare nel settore delle imbarcazioni di maggiori dimensioni (maxi-yachts). Anche nel 2017 l'Italia si è piazzata di gran

Un'immagine delle imbarcazioni esposte al salone nautico di Genova 2018

lunga al primo posto nella classifica Global Order Book 2018 stilata dalla prestigiosa rivista britannica Boat International e relativa ai grandi yachts di lunghezza superiore ai 24 metri. Alla fine del 2017 erano in costruzione o ordinati nei principali 20 paesi 773 yacht, per una lunghezza totale di 30.805 metri. Di questi, 353 yacht per una lunghezza totale di 12.942 metri ed una stazza di 130.313 tonnellate erano in costruzione in Italia. A seguire nella classifica basata sulla lunghezza totale delle imbarcazioni in produzione o in ordine Olanda, Turchia, Taiwan, Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania, Cina, Emirati Arabi Uniti e Norvegia.
Tra i produttori, il Gruppo Azimut-Benetti risulta per il 18° anno di fila il primo gruppo cantieristico mondiale con 77 progetti in corso, per una lunghezza totale pari a 2.840 metri di unità in produzione, seguito dal Gruppo Ferretti, con 87 progetti per una lunghezza totale pari a 2.762 metri, e dal Cantiere Sanlorenzo con 71 progetti per una lunghezza totale pari a 2.457 metri. Di rilievo anche le posizioni di Italian Sea Group al dodicesimo posto con 11 progetti per un totale di 564 metri, di Overmarine al tredicesimo posto con 11 progetti per un totale di 478 metri, di Baglietto al diciottesimo posto con 9 progetti per 371 metri totali. Grande risultato, infine, per Cantieri delle Marche che a poco più di un quinquennio dalla sua nascita, entra nel club dei primi 20 costruttori con 10 progetti per un totale di 354 metri, confermando la propria leadership assoluta nell'interessante segmento degli Explorer Yacht.
In conclusione, il citato rapporto della CNA

Alcune delle imbarcazioni a vela presenti al salone nautico di Genova 2018. Sullo sfondo la fregata lanciamissili *Virginio Fasan* (F 591) della Marina Militare Italiana

identifica le principali problematiche del settore nautico e le esigenze per il suo sviluppo, in particolare per quanto riguarda le piccole e medie imprese del settore. La carenza della "cultura della nautica" nel nostro paese rende la domanda interna molto debole; tra le ragioni di questo elemento negativo c'è una percezione dell'imbarcazione come simbolo di ricchezza ed evasione fiscale; a questa immagine, condivisa da larghe parti dell'apparato statale, è legata una fiscalità pesante, un'eccesiva burocrazia e un numero molto elevato di controlli; questi fattori hanno purtroppo lasciato un segno negativo in alcuni settori del comparto. Occorrerebbe, dunque, investire sulla cultura marittima, anche facendo tesoro della "giornata del mare" recentemente istituita, adottare una politica fiscale meno penalizzante ed equiparare le normative tra i diversi Paesi e territori (anche in termini di tariffe sugli ormeggi e sulle concessioni e di controlli) per rendere ancora più competitivi il nostro territorio e le nostre imprese. ■

IL 59° SALONE NAUTICO DI GENOVA (20-25 settembre 2018)

Il Salone Nautico internazionale di Genova del 2018, tenutosi a poco più di un mese di distanza dal tragico crollo del "ponte Morandi", ha dimostrato la voglia della città di riprendersi e guardare al futuro. Particolarmente significativa la visita ufficiale, il giorno 24 settembre, del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.
La manifestazione ha avuto nel 2018 174.610 visitatori, +16% rispetto allo scorso anno; gli stranieri hanno superato il 33% del totale con provenienze anche da molto lontano, come Israele, Australia e Hong Kong. Sono numeri molto inferiori ad un decennio fa (327.000 visitatori nel 2007 e 315.000 nel 2008, primo anno della crisi), ma in crescita rispetto al minimo di 109.000 visitatori registrato nel 2014. Il Salone è stato inoltre il palcoscenico per 620 eventi tra convegni, seminari, conferenze e feste degli espositori.
Di seguito una tabella riepilogativa dei principali indicatori della nautica nel 2017 e della variazione rispetto al 2016 secondo quanto comunicato da UCINA nel corso del salone; i dati si riferiscono all'intera industria della nautica che include, oltre alla cantieristica (unità di nuova costruzione più attività di ammodernamento, riparazione e rimessaggio), anche i motori e gli accessori.

Fatturato globale 3,88 miliardi	€	+ 12,8%
Mercato italiano 1,34 miliardi	€	+ 16,1%
Addetti effettivi 19.600		+ 6,1%
Contributo al PIL nazionale		1,87‰

Nascita di un porto turistico

di Claudio Ressmann

La nautica da diporto, nonostante le attuali notevoli difficoltà, riesce a riemergere anche grazie a strutture come questa

Nonostante le attuali difficoltà di carattere economico, gli ostacoli causati da una implacabile ed elefantiaca burocrazia e le poco lungimiranti vessazioni fiscali cui è sottoposta, la nautica da diporto nazionale vanta oggi una flotta stimata intorno alle 450.000 unità: infatti, sono circa 57.000 le navi da diporto e le imbarcazioni a vela e a motore immatricolate, mentre il resto è costituito da natanti non registrati, per i quali è possibile, ma non facile, valutare in forma solo presuntiva una consistenza sia pure approssimata.

Ai tre citati fattori di rallentamento dello sviluppo della nautica da diporto ne è da aggiungere un altro di pari importanza: l'endemica carenza di ormeggi e la loro irregolare distribuzione lungo le coste. Basti pensare che il 47% degli ormeggi è localizzato nell'Italia settentrionale, il 41% nell'Italia centrale ed insulare e solo il 12% nell'Italia meridionale.

Carenza di ormeggi è sinonimo di carenza di porti turistici, di quelle strutture cioè in grado di offrire al diportista nautico non solo un ormeggio sicuro, ma anche una valida base attrezzata per il rifornimento, la manutenzione e le riparazioni del proprio mezzo nautico, e anche eventualmente per una assistenza logistica con la possibilità di rifornire la propria cambusa.

La loro presenza si traduce, come è dimostrato dall'esperienza, in una valida fonte di benessere diffuso, riversata sul territorio sotto forma di occupazione e di rendimento delle attività indotte.

Vista aerea del marina di Rodi Garganico con la lunga diga foranea; in apertura, lo stemma comunale del centro marinaro

La penisola di levante del marina di Rodi

La realizzazione dei porti turistici è materia della ingegneria costiera e portuale che include il progetto e la costruzione di opere civili per i porti e per la protezione delle spiagge dall'erosione. La disciplina fa capo al settore dell'ingegneria idraulica, in virtù della reciproca influenza tra processi idrodinamici e strutture, ed include varie competenze di carattere nautico, geomorfologico, ambientale ed economico.
Per quanto riguarda in particolare l'utenza nautica, sia velica che motorizzata, tra le applicazioni di maggiore interesse dell'ingegneria idraulica rientra la realizzazione di porti turistici, la cui progettazione risulta, per quanto non sia di immediata evidenza, più complessa di quella dei porti commerciali, perché i primi sono ubicati generalmente su bassi fondali laddove il trasporto dei sedimenti è più attivo e perché richiedono maggiore attenzione anche per gli aspetti estetici e paesaggistici delle zone in cui sorgono.
Come è il caso di Rodi Garganico dove è operativo dal 2009 un porto turistico di qualità a cui è stato assegnato nel 2013 il prestigioso "J. Nichol Award", premio destinato al migliore progetto mondiale del settore.

Marina di Rodi Garganico: primo piano della penisola di levante

Rodi Garganico

Questo centro marino è ubicato in provincia di Foggia, sul litorale a nord del Gargano, sul tratto di costa lungo 12 km compreso tra San Menaio e Ischitella, alla distanza di 90 km dal capoluogo e si trova all'interno dell'omonimo Parco Nazionale. Conta circa 3.700 abitanti (ma circa 50.000 d'estate!). Si tratta di un centro di antiche tradizioni marinare e sorge su una rupe alta e salmastra incastonata in una lussureggiante vegetazione di agrumeti e di oliveti.
Di origine cretese, fu colonizzata nell'ottavo secolo a.C. dai greci e da popolazioni provenienti dall'isola di Rodi, quindi fu provincia romana; distrutta dai Goti, divenne in seguito un feudo degli Aragonesi. Dista 20 miglia dalle Tremiti, 30 dall' isola di Lagosta e 62 da Curzola ed è la località italiana più vicina alle coste croate.
E' da notare che nei secoli scorsi, la marineria locale arrivò ad una consistenza fino a 500 velieri che facevano la spola tra le due coste e collegavano il territorio con Trieste e Venezia, soprattutto per il trasporto degli agrumi.
Oggi, favorita dalla vicinanza dell'autostrada A14 (Bologna- Bari) che la ha affrancata da un secolare isolamento, Rodi Garganico è impegnata nella valorizzazione turistica del notevole patrimonio di bellezze naturali e paesaggistiche da cui è circondata.
In tale prospettiva, si valutarono, nei primi anni 2000, i vantaggi che sarebbero derivati da una struttura portuale esclusivamente riservata al diporto nautico. Era disponibile, infatti, solo un molo per i traghetti per le vicine Tremiti, costruito all'inizio del Novecento in

un'area adiacente un antico porto di origine romana. Maturò pertanto l'iniziativa del Comune di creare un porto turistico (denominazione questa che potrebbe essere sostituita, più sbrigativamente e senza recare nessuna offesa ai fondamentalisti del linguaggio, con "marina", un aggettivo sostantivato italiano di genere maschile, ormai adottato da tutte le marinerie) che avrebbe ulteriormente esaltato la vocazione turistica del territorio.
Il primo progetto, preliminare e definitivo, del marina di Rodi Garganico, con i relativi studi idromorfodinamici, fu eseguito da Medingegneria ed approvato dalla Regione Puglia; il successivo progetto esecutivo fu redatto dalla MODIMAR (ingegner Leopoldo Franco) per le opere marittime e dall'impresa 3C+T (architetto Pierfrancesco Capolei) per le opere a terra, per conto dell'impresa concessionaria Pietro Cidonio.

Un marina esemplare

La configurazione del marina, realizzato tra il 2007 ed il 2009, consente di soddisfare sia le esigenze del diportista, sia quelle del traffico dei traghetti e dei pescherecci, nell'assoluto rispetto delle caratteristiche ambientali. Per quanto riguarda lo schema degli ormeggi, si è adottata una soluzione che al tempo stesso consente una razionale utilizzazione dello spazio disponibile e la massima facilità di manovra per l'ormeggio.
L'allargamento del molo est ha consentito una migliore ripartizione tra il flusso dei passeggeri dei traghetti in partenza e in arrivo e il transito dei diportisti. Una particolare attenzione è stata posta nella progettazione delle aree per la riparazione ed il rimessaggio, ben separate dalla zona di approdo, facilmente accessibili sia da terra che dal mare e dotate di una propria banchina utilizzabile anche da parte dei pescherecci e delle imbarcazioni di servizio. La nuova diga frangiflutti a scogliera, posta su fondali sabbiosi fino a 4 m di profondità, si sviluppa per 700 m con un gradevole andamento curvilineo.
Per quanto riguarda le opere murarie interne, le banchine sono realizzate con moderni cassoncini forati antiriflettenti, efficaci sia dal punto di vista idraulico che strutturale. Si tratta di elementi cellulari di cemento armato prefabbricati a terra del peso di 27 t e posti in

Posa in opera degli elementi strutturali in cemento armato

opera mediante una gru che, appesantiti con sabbia, mostrano un elevato grado di monoliticità.
I pontili di ormeggio sono sia di tipo fisso (i più esterni, per le barche maggiori) su pali infissi per 10 metri nel fondale, sia galleggianti (i più interni, per le barche minori); il sistema d'ormeggio è quello tradizionale della catenaria. La maggior parte dei posti barca è orientata secondo la direzione del vento prevalente proveniente da NW, e la loro disposizione articolata migliora anche l'aspetto estetico del bacino. L'elegante ed armoniosa configurazione planimetrica curva dello specchio acqueo consente inoltre di ridurre l'agitazione ondosa residua e di favorire il ricambio idrico.
Le costruzioni a terra sono state concentrate lungo il molo est di sottoflutto, sparpagliate e di piccole dimensioni per richiamare la struttura frammentata del paese vecchio, caratterizzato da stretti vicoli e frequenti piccole

piazze; in tal modo si è inteso inserire la struttura nel contesto urbano tradizionale. Tutte le costruzioni comprendono un solo piano, fatta eccezione per il club nautico che dispone di un terrazzo con la visuale panoramica del marina.
Per assicurare all'interno i fondali di progetto è stato eseguito un dragaggio iniziale di circa 100.000 metri cubi, effettuando nel contempo il ripascimento della spiaggia di levante, soggetta tra l'altro ad un continuo fenomeno di erosione. Tutto bene, dunque: una nuova struttura armoniosamente inserita nel contesto locale, trecento posti barca ben attrezzati a disposizione, una Bandiera Blu che garrisce al vento (è stata conquistata nel 2013) e, *dulcis in fundo*, il rango di"città" ufficialmente conferito a Rodi Garganico nel 2010.

Qualche problema

Tuttavia, poiché "*there's no rose without thorn*", in questo caso le spine sono soltanto una: il costo delle indispensabili operazioni periodiche di dragaggio per mantenere inalterato il livello dei fondali. Infatti il volume medio annuo dell'insabbiamento, per effetto combinato delle correnti vorticose generate dalle onde frangenti nella zona schermata dalla diga principale è dell'ordine di 30.000 metri cubi (sottovalutato nel primo progetto approvato): il dragaggio di manutenzione ha quindi un costo di circa 300.000 Euro/anno: una spesa molto elevata che comporta notevoli difficoltà gestionali, al punto che il concessionario ha riconsegnato da poco al Comune il titolo concessorio ed il porto risulta per ora solo parzialmente agibile.
Nonostante tutto, il marina di Rodi Garganico rappresenta un prestigioso fiore all'occhiello della Puglia, con l'auspicio che gli utili derivanti da un più consistente flusso turistico, attratto anche dalla possibilità di visitarlo, riescano a contribuire al suo mantenimento, a favore di quanti navigano per diporto e considerano questo marina un sicuro punto di riferimento negli itinerari del Medio e Basso Adriatico. ■

Un intenso tramonto avvolge il nuovo marina

Fabio De Ninno

FASCISTI SUL MARE

La Marina e gli ammiragli di Mussolini

ed. Laterza - Bari, 2017
Pagg.248 - Euro 22,00

Non è semplice recensire un libro di questo genere. E non è perché si allontana in maniera radicale dalle tesi più accreditate circa il relativo distacco della Regia Marina dal Regime ma perché mette a dura prova la preparazione del recensore, la sua consuetudine con le fonti. Ci si trova infatti di fronte ad una dotta stesura, piena di citazioni, il cui obiettivo finale però non ci ha del tutto convinto.

La tesi che sottende lo scritto è quella che la Regia Marina, lungi dall'essere distaccata dalle fascistissime politiche del Regime Fascista, le abbia addirittura, in molti casi, ispirate, in pochi subite ma, nella maggior parte, sposate entusiasticamente. Anche lo storico dilettante, il semplice cultore della materia, quale mi ritengo, sa bene che nel così detto Ventennio, a meno di rare eccezioni, tutto il Paese era fascista; anche molti di quelli che dopo il 1943 si scoprirono oppositori del Regime, in realtà, sino a pochi mesi prima, lo avevano supportato con trasporto. Se si conduce un esame delle carte, degli scritti dei responsabili dell'epoca, anche navali, non si può non ravvisare in esse toni spesso encomiastici della linea politica in auge, anche per ciò che concerneva lo strumento militare in genere e navale più in particolare. Ciò fa parte del clima di un'epoca. Senza volere entrare nello specifico, mi sembra che ciò possa essere considerato normale e non utilizzabile a sostegno di una tesi che vede buona parte dei ricercatori del passato implicitamente tacciati, quantomeno, di superficialità. Le puntuali citazioni a sostegno di detta tesi, spesso non inserite nel loro giusto contesto che ne permetterebbe una lettura diversa, mi sembra che non portino acqua al mulino dell'obiettività. A volte, addirittura distraggono dal flusso della Storia. Tali citazioni spesso vengono riportate in maniera del tutto acritica, come se solo il fatto di esistere ne accrediti automaticamente la veridicità, l'imparzialità, l'assolutezza. Parafrasando l'affermazione di Rommel elogiativa del soldato italiano anche a paragone di quello tedesco, possiamo dire che i marinai italiani, durante l'ultimo conflitto, hanno meravigliato il mondo; per quanto riguarda i dirigenti navali del Paese, si può forse dire che essi non siano sempre stati all'altezza delle situazioni in cui si vennero a trovare ma spesso fu così e a volte, in situazioni analoghe, essi si comportarono anche meglio dei loro pari che vestivano le uniformi della parte avversa. Uno sforzo così lodevole da parte dell'A. avrebbe meritato una meditazione più prolungata. Sicuramente essa avrebbe impedito una serie di sviste/errori/ omissioni, a volte anche grossolane, che non rendono merito alla statura accademica dell'A. e che è superfluo enumerare qui una per una. Va da sé che alcune contraddizioni, l'allinearsi ad alcuni luoghi comuni o l'uso di parole e termini estranei all'ambiente, dimostrano anche una scarsa dimestichezza con esso, in cui, per esempio, le navi sono sempre trattate al maschile. Cose come queste non hanno rilievo dal punto di vista storico; sono solo indicatori di una scarsa dimestichezza che si rileva, e in maniera molto più grave, il momento in cui si fanno affermazioni quali quella che negli archivi dell'Ufficio Storico della Marina sarebbero custoditi chissà quali segreti e naturalmente, a disposizione solo dei soliti noti! Tutti i ricercatori seri sanno bene che i segreti, ben prima di arrivare all'Ufficio Storico, devono essere dissecretati e che successivamente, sono a disposizione di chiunque faccia domanda di accedervi e abbia il tempo e la voglia per affrontare una ricerca che a volte può essere laboriosa. Un po' di complottismo, però, attira sempre il lettore medio. Quando però si addita come una "*colpa degli ammiragli*" il volere spiegare al Paese e quindi anche alla sua dirigenza politica, che

i destini di un Nazione, in maniera tanto palesemente dipendente dal mare, si giocano sul mare, e si etichetta quest'atteggiamento come "*imperialista*"… beh! Non aggiungo altro. Ritengo quest'opera un lodevole sforzo, che avrebbe meritato di essere diversamente indirizzato.

Paolo Bemboo

Paolo Casoni

ATLANTICO ANDATA E RITORNO

Ed. Nutrimenti Mare – Roma 2018
Pagg.286 - Euro 18,00

Incocciare uno *skipper* che riesca a non indulgere in compiacimenti di varia natura nel descrivere le proprie avventure marinaresche non è davvero cosa facile per chi si inoltra nella ormai affollatissima nicchia della diaristica nautica. Il rischio della autocelebrazione è sempre in agguato e solo pochi riescono ad evitarlo, così come pochi riescono a risparmiare al lettore le proprie prodezze nautiche e le scontate descrizioni in termini elegiaci delle bellezze naturali delle località di volta in volta visitate. Niente a che vedere comunque con questo recentissimo volume, scritto da un chirurgo di Pavia, poco più che cinquantenne, appassionato di vela e meritevole senz'altro dell'appellativo di "*skipper* di lungo corso".

Si sa che tutti i velisti sono innamorati della propria barca, ma qui l'amore è davvero sconfinato ed è duplice, poiché è rivolto ad una HR 46 e ad una HR 53. Sigle che dicono poco ai non addetti, ma sotto le quali prendono corpo due imbarcazioni a vela con motore ausiliario prodotte dal cantiere svedese Hallberg-Rassy, lunghe fuoritutto 46 e 53 piedi (corrispondenti a circa 14 e 16 metri) il cui scafo è stato disegnato da Germàn Frers, che è un architetto navale di fama internazionale (progettista, tra l'altro, de *il Moro di Venezia)*. Si tratta in altre parole di barche di alto livello che giustificano pienamente la passione dell'A. e lo spingono a descrivere minuziosamente ogni manovra velica al punto che il contenuto del volume, nonostante il titolo volutamente minimalista, va ben al di là di un frettoloso diario di bordo. ma è un manuale di navigazione a vela e un esempio di come deve essere organizzata e condotta una transatlantica.

L'A, in realtà, narrando e confrontando tra di loro le peripezie nautiche vissute prima su *Mistero Blu* (la più piccola) e successivamente su *Ariel* (l'altra) prende lo spunto per sperimentare in più occasioni e su barche differenti il proprio bagaglio di esperienze marinaresche.

Il volume dedica la sua parte iniziale esclusivamente alle due barche: non solo per quanto concerne le necessarie schede tecniche ma, suddivise in ben 14 punti, altrettante accurate e dettagliate considerazioni sulle caratteristiche delle installazioni di bordo e sui comportamenti dello scafo nelle varie situazioni meteomarine: molti, forse troppi, anche perché non sono sempre applicabili ad altri tipi di *yacht*; ma comunque l'elenco testimonia quello che dovrebbe essere il dovere di ogni *skipper*: l'accurata conoscenza delle possibilità e dei limiti del proprio mezzo nautico.

Immediatamente dopo l'A. passa a descrivere la preparazione tecnica della barca e dell'equipaggio, un vero e proprio manuale per chi si accinge ad affrontare una navigazione impegnativa. Sono 27 pagine ricche di utili consigli e di chiare tabelle (compaiono anche riprodotte anastaticamente cinque dettagliatissimi elenchi di controlli compilati da una ditta specializzata).

Dopo avere illustrato le caratteristiche dell'Atlantic Rally for Cruisers e dell'Atlantic Odyssey, due organizzazioni delle quali l'A. fa parte, è la volta di alcuni diari di bordo: di *Mistero Blu* (prima transatlantica 2014/2015) e di *Ariel* (seconda transatlantica 2014/2015). In ambedue le circostanze. pur riservando ampio spazio alle manovre veliche e alla condotta della navigazione, sempre utilizzando una corretta e chiara terminologia (fatta eccezione per la misteriosa per i non addetti Code Zero, vela descritta soltanto a pag. 126), l'A. non

manca di farci penetrare in quel microcosmo costituito da una piccola comunità costretta a convivere a lungo in spazi ristretti. Lo fa descrivendolo con garbo, facilitato anche dal fatto che tutti i componenti sono legati da saldi legami di amicizia e formano pertanto equipaggi facilmente gestibili, con i quali è facile condividere in armonia le gioie e i dolori della navigazione. Attraverso le pagine della *routine* di tutti i giorni il lettore riesce così ad immedesimarsi nei protagonisti vivendone le aspettative, le emozioni, le ansie, le tensioni ed anche i piccoli eventi spiccioli della quotidianità di bordo.
Anche se la vela e la condotta della navigazione mantengono intatta la loro centralità in tutto il contesto narrativo. è proprio quest'ultimo aspetto dei diari in grado di catturare l'immediato interesse del lettore, attratto oltretutto da uno stile discorsivo e scorrevole in una prosa essenziale, priva di inutili aggettivazioni, mantenendo le narrazioni delle orge (si fa per dire) a terra e le citazioni storico-geografiche a livelli più che accettabili.
Superata (a circa due terzi del volume) la parte più propriamente diaristica, si viene a contatto con un serie di informazioni utili per chi voglia intraprendere crociere analoghe, come la consistenza della cambusa, i menu consigliati (addirittura giorno per giorno!), i servizi meteo, seguite da dati più soggettivistici, come le prestazioni di *Mistero Blu* e *Ariel*, l'elenco dei componenti degli equipaggi alternatisi sulle due barche e via dicendo.
Considerata la professione dello *skipper* c'era da aspettarsi una farmacia di bordo particolarmente ridondante; infatti l'elenco del suo contenuto occupa ben tre pagine con circa un centinaio di voci, Tra queste un "set per chirurgia d'emergenza" che vedremmo con terrore nelle mani di un volenteroso quanto inesperto crocerista.
Il volume contiene fuori testo 16 foto a colori e due utili cartine collocate sul retro della copertina e della controcopertina.

Claudio Ressmann

Antonella Mei

I PASSIONAUTI

Il mare nella nostra vita

CISU Editore – Roma - 2016
Pagg. 223 – Euro 19,00

Un'eccezionale antologia di mare. Questa nostra socia, il cui spessore culturale è subito evidente quanto la sua passione, ha messo insieme un'opera di sicuro interesse: si tratta di un insieme di interviste, articoli, considerazioni, spesso molto profonde, mai superficiali, il cui denominatore comune è l'uomo e il suo rapporto con il mare. Tanto questo rapporto è sottovalutato, in questo Paese quasi circondato dal mare, tanto di esso vengono ricordati, illustrati, sottolineati gli aspetti formativi e quelli di essenzialità per la vita dei suoi abitanti. È un'attività non facile da portare a termine - … non c'è peggior sordo…- e richiede contributi a dir poco multidisciplinari, ma l'impressione che se ne riporta è che l'A. sia riuscita nel suo scopo. Certo, non ogni pagina avrà lo stesso interesse per tutti ma è così in ogni raccolta, in ogni antologia: ognuno può fare sua la parte che gli è più congeniale e trovare in essa le risposte a quesiti comuni a tutti. Inoltre, e questo è un altro grande merito di questo libro, ad ogni pagina si percepisce l'invito ad una rilettura degli eventi alla luce della passione per il mare; ad una riappropriazione della letteratura di mare, di alcune delle sue pagine più belle; ad un ripensamento delle vite di quanti, sul mare, hanno speso anni ed energie alla ricerca di un proprio benessere ma quasi sempre anche di quello della comunità a cui appartenevano. Un libro utile, quindi, soprattutto perché è di stimolo; esso invita ad approfondire, a ritornare sui propri passi, a pensare, cosa difficile nella frenesia del mondo d'oggi ma così in linea con i ritmi immutevoli del mare. Non faremo quindi una disamina dei capitoli e dei paragrafi in cui si suddivide, lasciandoli alla scoperta del lettore che speriamo di avere incuriosito. Ci limitiamo, semplicemente, a raccomandarne la lettura a quanti hanno a cuore il mare e le problematiche che lo riguardano.

Paolo Bembo

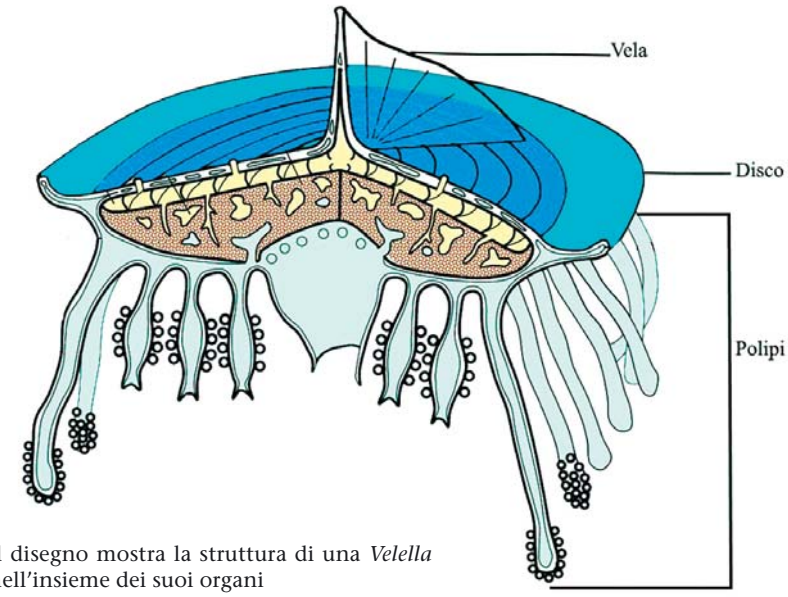
La medusa *Velella velella*

di Marina Sveva Sciuto

Vi è mai capitato di andare al mare nel periodo autunnale o primaverile e di vedere migliaia di dischetti azzurri/bluastri ammassati lungo le spiagge? Si tratta di *Velella velella* una piccola medusa di circa 6 centimetri appartenente al Phylum degli cnidari, al quale appartengono anche i bellissimi e coloratissimi coralli.

Velella velella è conosciuta anche come barchetta di San Pietro, in quanto galleggiando sull'acqua viene spinta dal vento, proprio come una barca a vela. Il caratteristico colore blu delle *Velella* è dovuto a pigmenti che si chiamano Astaxantine, che difendono la colonia dall'esposizione solare. Quando le *Velella velella* si spiaggiano, si seccano al sole e perdono la colorazione blu, diventando dapprima rosa chiaro e poi trasparenti.

Le barchette San Pietro sono caratterizzate da un disco cartilagineo che galleggia, grazie a camere d'aria, sulla superficie dell'acqua. Al di sopra di questo disco più rigido, si trova una struttura dalla forma triangolare che costituisce la "vela", che permette all'animale di essere spostato dalla forza del vento.



Il disegno mostra la struttura di una *Velella* nell'insieme dei suoi organi

Il disco cartilagineo, invece, nella parte inferiore è caratterizzato dalla presenza di numerose strutture simili a tentacoli. *Velella velella* non è un singolo esemplare bensì un organismo coloniale, composto da più individui che prendono il nome di polipi. I vari individui sono specializzati nello svolgere funzioni diverse. *Velella velella*, infatti ha diversi tipi di polipi: 1) i polipi specializzati nell'alimentazione (Gastrozoidi), caratterizzati da una bocca terminale e una corona di tentacoli. Questi forniscono nutrimento all'intera colonia; 2) i polipi specializzati allo scopo di difesa (Dattilozoidi); i polipi specializzati alla riproduzione (Gonozoidi).

Come suddetto, in primavera e in autunno è più facile vedere queste meduse blu, ed in particolar modo è possibile intravedere a largo strisce blu formate da aggregazioni di *Velella velella*. Queste comparse

In questo caso, *Velelle* e *Janthine*, che si nutrono di queste meduse, sono state accomunate dalla sorte dalla risacca, sempre sulla battigia di Cornino

improvvise prendono il nome di *Bloom*. Trasportate dal vento e dalle correnti, le barchette di San Pietro, arrivano lungo costa, fino a spiaggiarsi. Il ciclo vitale della medusa coloniale *Velella velella* è ancora poco conosciuto, ma è probabile che i gonozoidi, ovvero i polipi atti alla riproduzione, producano piccole medusine caratterizzate dalla presenza di due tentacoli. Queste si spostano sul fondo del mare e per riproduzione sessuale producono una larva che prende il nome di conaria. Probabilmente ci sono anche altri stadi larvali, che attualmente non si conoscono. Le larve prima di salire in superficie e di assumere la nota conformazione a barchetta, si spostano sul fondo e si incistano. Le cisti sono delle forme di difesa, atte a superare periodi avversi, caratterizzati da scarse risorse alimentari e/o temperature troppo basse, e probabilmente si schiudono tutte insieme all'instaurarsi di condizioni nuovamente favorevoli, riprendendo il ciclo vitale da dove si era interrotto e generando le colonie adulte. Una volta superate le fasi difficili, le medusine salgono verso la superficie assumendo la forma definitiva a barchetta. Durante questa fase le *Velella velella* si nutrono, grazie ai gastrozoidi, di uova o larve di piccoli pesci.

Un bell'esemplare di *Velella velella* da poco depositato dalla risacca sulla battigia mantiene intatti i suoi colori prima di essere disidratata e sbancata dal sole

La barchetta di San Pietro, come ogni medusa che si rispetti, inoltre, presenta, le nematocisti (o cnidocisti), organelli urticanti che servono all'animale per difesa o per paralizzare la preda. Sono proprio questi organuli che ci irritano quando tocchiamo i tentacoli di una medusa!

Nonostante ciò, le *Velella velella* non sono urticanti e fastidiose per l'uomo. Cosa facciano o dove vadano queste meduse quando non si osservano sulla superficie del mare ancora non si sa, in quanto, purtroppo, ancora molto poco conosciute. Però, si è potuto notare, che spesso, agli spiaggiamenti delle barchette sono associati molti esemplari di *Janthina janthina,* un mollusco gasteropode in grado di galleggiare grazie alla produzione di bollicine piene di aria, che si nutre della medusa *Velella velella*. ■

Una *Janthina* da poco depositata sulla spiaggia, reca ancora intatto l'apparato generatore di bolle d'aria che consente loro di galleggiare

NUOVO CODICE DELLA NAUTICA
Sanzioni contro l'alcol in mare

di Aniello Raiola

Il decreto legislativo n. 229/2017 (contenente la riforma del Codice della nautica da diporto) ha introdotto nel Codice della nautica due articoli (53 bis e 53 ter) dedicati alla conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool, dando a questa materia maggiore e autonoma rilevanza rispetto al passato, quando l'illecito era previsto solo da un comma (1 bis) dell'articolo 53.

L'articolo 53 bis punisce, sempre che il fatto non costituisca reato, chi conduce un'unità da diporto in stato di ebbrezza, con la seguente sanzione: **1)** da 2.755 a 11.017 euro, qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 e fino a 0,8 grammi per litro. Si aggiungono le sanzioni accessorie della sospensione della patente nautica da 3 a 6 mesi e della sospensione della licenza di navigazione o (se trattasi di natante) del ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 giorni; **2)** da 3.500 a 12.500 euro, qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 grammi per litro. Si aggiungono le sanzioni accessorie della sospensione della patente nautica da 6 mesi a 1 anno e della sospensione della licenza di navigazione o (se trattasi di natante) del ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 giorni; **3)** da 5.000 a 15.000 euro, qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro. Si aggiungono le sanzioni accessorie della sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni e, in caso di reiterazione dell'illecito nell'arco del biennio, della sua revoca, nonché della sospensione della licenza di navigazione o (se trattasi di natante) del ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 giorni. E' previsto, altresì, il sequestro obbligatorio dell'unità da diporto (salvo che la stessa appartenga a persona estranea alla violazione).

Le sanzioni (quella pecuniaria e quella accessoria della sospensione della patente nautica) sono raddoppiate:

A) nel caso in cui è stato provocato un sinistro marittimo. In tale ipotesi sono previsti anche il sequestro obbligatorio del mezzo nautico (salvo che appartenga a persona estranea all'illecito), nonché, se è accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, la revoca della patente nautica; **B)** nel caso di illecito commesso con nave da diporto.
Le sanzioni (pecuniaria e accessoria della sospensione della patente) sono aumentate da un terzo alla metà quando la violazione è commessa dopo le ore 22.00 e prima delle ore 7.00 (c.d. aggravante temporale).
L'accertamento del tasso alcolemico deve svolgersi con strumenti e procedure da determinarsi con apposite direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della Salute (per quanto concerne gli apparecchi portatili) e con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute (per quanto concerne gli accertamenti presso strutture).
Perciò, per l'applicabilità della nuova disciplina sanzionatoria in materia di stato di ebbrezza sono comunque necessari provvedimenti di attuazione.
Abbiamo visto che lo stato di ebbrezza si configura, ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste, quando risulta un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro.
Ma l'illecito di conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool viene strutturato diversamente in due casi particolari: a) soggetti di età inferiore a 21 anni; b) soggetti che conducono unità da diporto adibite a fini commerciali.
Infatti, per tali soggetti l'articolo 53 ter dispone che lo stato di ebbrezza si configura già quando risulta un tasso alcolemico superiore a 0 grammi per litro e li punisce con sanzione da 500 a 2.000 euro, qualora il tasso alcolemico non superi 0,5 grammi per litro. Si applica, inoltre, la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione o (se trattasi di natante) del ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 giorni. Nel caso, poi, tali soggetti abbiano provocato un sinistro marittimo, sono previsti il raddoppio della sanzione pecuniaria e il sequestro del mezzo nautico (salvo che appartenga a persona estranea all'illecito).
Per le ipotesi, invece, di tasso alcolemico contemplate dall'articolo 53 bis e prima esaminate (cioè, superiori a 0,5 grammi per litro), ferma restando la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione o del ritiro della dichiarazione di potenza, sono disposti per tali soggetti i seguenti aggravamenti delle altre sanzioni:
1) qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 e fino a 0,8 grammi per litro, la sanzione pecuniaria (da 2.755 a 11.017 euro) e quella della sospensione della patente sono aumentate di un terzo;
2) qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 grammi per litro, la sanzione pecuniaria (da 3.500 a 12.500 euro) e quella accessoria della sospensione della patente sono aumentate da un terzo alla metà; 3) qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, la sanzione pecuniaria (da 5.000 a 15.000 euro) e quella accessoria della sospensione della patente sono aumentate da un terzo alla metà. In questo caso è sempre disposta la revoca della patente nautica, se si tratta di soggetti che conducono unità da diporto adibite a fini commerciali.
Mentre per i soggetti di età inferiore a ventuno anni, la revoca interviene in caso di reiterazione dell'illecito nell'arco del biennio.
Anche per questa parte della nuova disciplina occorre naturalmente attendere i decreti attuativi sulle modalità di accertamento del tasso alcolemico. ■

Porti e banchine dove si può...

di Riccardo Zago

Partiamo dal presupposto che la pesca nei porti è quasi sempre regolamentata dalle Capitanerie locali e nella maggioranza dei casi è anche vietata. Esistono, tuttavia, porti dove la pesca è consentita da un permesso rilasciato dall'autorità portuale locale, e altri dove è soltanto tollerata in zone circoscritte.
Tutto quello che si dirà a proposito della pesca dalle banchine, quindi, è riferito a quelle strutture dove l'attività di pesca sportiva è consentita. Chi opera nell'ignoranza della legge, o pesca nei porti senza l'adeguata autorizzazione, lo fa rischiando sanzioni previste dalla normativa vigente.

La struttura esterna

Gli "antemurali" sono manufatti presenti nei maggiori porti italiani e rappresentano per certi versi un ambiente di pesca alquanto particolare, quantomeno nella parte rivolta verso il mare aperto. Sono bastioni, chilometriche "muraglie" realizzate con blocchi di roccia o cemento per contrastare o almeno contenere la furia del mare affrontandola in campo aperto, cioè alquanto distante dalla costa vera e propria e dalle banchine di terra.
Per essere efficaci baluardi contro il mare, gli antemurali devono necessariamente elevarsi per parecchi metri dal livello dell'acqua e, sotto il profilo che c'interessa, affrontare il versante esterno di un antemurale con la canna equivale a pescare da una nave ancorata in rada. Gli antemurali generalmente non sono collegati alla terraferma, ma raggiungibili solo con un'imbarcazione, comunemente di proprietà di qualcuno che svolge servizio di accompagnatore.

La poderosa presenza della struttura degli antemurali, garantisce sufficiente sicurezza a questo porto

Un barracuda colto "all'agguato" mentre, di notte, si apprestava a portare a termine il suo assalto alla preda ignara

Queste grandi strutture che si innalzano da fondali profondi sono colonizzate da tutti quegli organismi animali e vegetali che, aderendo ai muri verticali, con la loro presenza innescano una catena alimentare nella quale tutti i pesci trovano collocazione, richiamati gli uni dalla presenza degli altri. I mitili rivestono le pareti sommerse e, quindi, tra i frequentatori abituali del posto troviamo di sicuro i saraghi e, quando è la stagione, le orate, sparidi che si nutrono abbondantemente di questi molluschi.

Dentro il porto

Diversa è la situazione entro la struttura portuale vera e propria. Qui viene inevitabilmente a crearsi una sorta di ecosistema a parte che rimane stabile negli anni. L'interno dei porti rappresenta un habitat artificiale, ma da sempre è popolato dalla spigola o dal cefalo e non è raro che vi si possa trovare anche l'orata.
Il fondale varia molto, ma solitamente si presenta sabbioso o fangoso con piccoli scogli sparsi qua e là. Numerose specie ittiche, specialmente i piccoli pesci foraggio, vengono a cercare riparo o a deporre le uova e al loro seguito ci sono, immancabili, predatori quali barracuda, pesci serra e lecce da cercare soprattutto nel canale principale o nei punti più ampi dell'area portuale.
Da non trascurare anche i canali in cui sono ormeggiati i pescherecci i quali, quando vengono pulite le reti, creano un effetto di pasturazione che attira tanti pesci tra cui diversi predatori. In questo ambiente spigola, serra e barracuda attaccano di preferenza esche artificiali da *spinning* (*minnow* e *jerk*), mentre per la leccia conviene puntare sul rumoroso richiamo dei *popper* di generose dimensioni. Le pareti in cemento dei moli sono anche ottimi spot per lo scorfano, da insidiare con il *light rockfishing*, oltre che territorio di caccia delle seppie.

L'interno delle strutture portuali, specie se di non grande entità e pescherecce, consente la creazione di microclimi che favoriscono la flora locale

Vita notturna

Nella tranquillità della notte, il porto assume un fascino particolare ed anche la pesca prende risvolti tecnici molto interessanti, anche in un periodo notoriamente avaro per la pesca marina, ovvero l'inverno. Con l'arrivo del freddo, infatti, i porti mantengono per tutto l'anno un ecosistema più stabile, attirando così predatori intorpiditi dal freddo come i barracuda che in quelle acque possono trovare una sicura fonte di alimentazione, come gli onnipresenti cefali. E la notte è il momento propizio per l'attacco. Nelle aree portuali, però, non c'è la risacca per nascondersi e tendere agguati, quindi soltanto il buio sarà complice delle incursioni di questi predoni. Inoltre, il fondale dei porti non è molto generoso in fatto di nascondigli e scappatoie per il pesce foraggio. ■

Dopo il tramonto una magica atmosfera rende ancora più attraente il porto, sia per i pescatori che per le loro prede rintanate nei propri *habitat*

Assemblea Generale dei Soci 2018

Un ottobre insolitamente mite ha accolto gli oltre 200 delegati della L.N.I. che si sono riuniti a Trieste, ospiti della Sezione tridentina, per l'annuale Assemblea Generale dei Soci, massimo organo direttivo dell'Associazione.

I lavori hanno avuto inizio il pomeriggio di venerdì 12, con l'esame e l'approvazione della Relazione Annuale del Presidente Nazionale, cui è seguita l'inaugurazione "ufficiale" dell'Assemblea, con l'esibizione del coro di studenti che ha eseguito – a cappella – l'Inno Nazionale, l'Inno Europeo e l'Inno di Trieste.

A seguire, il saluto delle Autorità, a cominciare dal Sindaco di Trieste, *Dott. Roberto Dipiazza*, proseguite con il *C.V. Luca Sancilio*, Direttore Marittimo di Trieste, con *l'Amm. Div. Giorgio Lazio*, Comandante di Marina Nord, che ha portato il saluto del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e concluse dal Prefetto di Trieste, *Dott.ssa Annapaola Porzio*.

I lavori sono poi proseguiti nella giornata di sabato 13, aperta dal saluto di *Marco Rossato*, primo velista disabile a circumnavigare l'Italia in solitario, che ha tenuto a ringraziare i Presidenti delle oltre 60 Strutture Periferiche che lo hanno ospitato e supportato durante la sua impresa.

Si è passati quindi all'esame della Relazione del Direttore Generale, con relativa approvazione del Bilancio di Previsione per il 2019 e, successivamente, alla discussione sugli argomenti in agenda e alla presentazione delle iniziative proposte per l'anno a venire.

Particolarmente interessanti e dibattute le tematiche relative alle procedure di affidamento delle imbarcazioni confiscate e, soprattutto, quella relativa allo stato giuridico delle Strutture Periferiche, corredata della bozza di uno Statuto di Sezione, ritenuto strumento utile per consentire alle Sezioni della L.N.I. di essere riconosciute con un proprio status giuridico nei diversi ambiti di attività, con specifico riguardo alle attività sportive – e alle relative Associazioni Sportive Dilettantistiche – riconosciute dal CONI.

Tale documento, debitamente revisionato in base alle osservazioni raccolte durante la discussione, sarà sottoposto in tempi brevi alla definitiva approvazione dei Presidenti delle Strutture Periferiche.

Di notevole interesse anche l'altro argomento, per il quale, visto il crescente numero di casi di affidamento alle Sezioni L.N.I. di imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata da parte della Magistratura, è sorta la necessità di normare la materia – almeno internamente – per fornire alle Strutture Periferiche le indicazioni più opportune per la gestione e l'utilizzo di tali imbarcazioni.

Trieste - Una panoramica del salone nel quale si è svolta l'assembea generale dei soci

Per quanto riguarda le attività future, sono stati presentati all'Assemblea, tra gli altri, il progetto *"Leonardo 500"* e la *Regata delle Aree Marine Protette del Cilento*.

Il primo, proposto in occasione del 500° anniversario della morte di Leonardo da Vinci, consiste nell'allestimento di una mostra itinerante sul tema "Leonardo: la natura, l'acqua e il mare", quattro convegni sulle attività leonardesche in campo marittimo e un concorso sullo stesso tema, riservato agli alunni delle scuole di ogni ordine e grado, da bandire in coordinamento con il Ministero per l'Istruzione, con il Ministero della Difesa e con il Ministero dei Trasporti.

Molto interessante poi, la proposta di una regata riservata alle vele latine da svolgersi lungo le coste del Cilento, finalizzata a promuovere le bellezze del Parco del Cilento, del quale fanno parte le due Aree Marine Protette di Santa Maria di Castellabate e della Costa degli Infreschi e della Masseta.

Degna conclusione della manifestazione, la partecipazione degli oltre 180 equipaggi della L.N.I. alla 50^ edizione della Barcolana, che, anche quest'anno, ha stabilito il nuovo record di partecipanti con oltre 2.600 imbarcazioni iscritte.

Carloforte

Convegno sulla pesca

Un convegno per fare il punto sull'attività di pesca nelle acque costiere mediterranee e regionali, con particolare riferimento ad alcune specie target, come il tonno rosso ed il riccio di mare. L'incontro si è tenuto il 5 agosto scorso, presso la sezione, sul fronte del porto, ed ha visto la partecipazione di autorità, esperti e tecnici del settore. Con il contributo della Lega Navale e della Guardia Costiera di Carloforte, il convegno, nell'ambito del progetto "*Ichnusa incontra Mare Nostrum*", è stato organizzato da Omega, Osservatorio mediterraneo di geopolitica ed antropologia, un'associazione culturale no-profit impegnata in azioni di informazione e formazione, nell'ottica di instaurare rapporti e cooperazione tra realtà diverse, attraverso progetti innovativi e durevoli, in un periodo caratterizzato da forti criticità geopolitiche e socio-economiche. I lavori sono stati aperti dal presidente della sezione isolana Giuliano Cois, con gli interventi del responsabile di Omega, ammiraglio Enrico La Rosa, dell'ambasciatore italiano Mario Boffo e del consigliere regionale Gigi Rubiu, a cui ha fatto seguito una presentazione delle peculiarità del popolo tabarchino di origine ligure, da oltre due secoli insediatosi nelle isole sulcitane formando le cittadine di Carloforte e Calasetta. E' poi intervenuto il comandante del porto di Carloforte, tenente di vascello Stefano Bissacco, che ha illustrato la principale normativa che disciplina il settore e l'azione di controllo che esercita la Guardia Costiera sull'attività ittica, le criticità e le infrazioni maggiormente riscontrate nella filiera della pesca. L'imprenditore Giuliano Greco (la cui famiglia gestisce la tonnara dell'Isola Piana che, insieme alle vicine di Portoscuso e Porto Paglia, rappresentano le uniche tonnare attive superstiti in Mediterraneo), rispondendo alle domande del pubblico, ha spiegato le difficoltà che incontra oggi la pesca del tonno rosso in tonnara, in termini di quote assegnate, controlli delle autorità preposte e sbocco commerciale del pescato per cui, da qualche anno, si è adottato un nuovo sistema che consente, tramite gabbioni galleggianti, di trasferire i tonni vivi presso gli allevamenti marini di Malta, portando in questo modo avanti la secolare attività. Infine, la biologa dell'Università di Cagliari Angelica Giglioli, ha relazionato sulla sostenibilità del prelievo del riccio di mare *Paracentrotus lividus* nei fondali della Sardegna. Quello che è considerato un prodotto molto ambito dai buongustai, essendo sottoposto da anni ad uno stress di pesca eccessivo, è quasi scomparso in molti fondali in cui era presente. Per tentare di arginare il fenomeno, ha spiegato la biologa, oltre alla stretta regolamentazione del prelievo, si è avviato un progetto internazionale, con base nel capoluogo sardo, dove è stata sperimentata, con successo, la riproduzione della specie in vasca, sia per far fronte in maniera sostenibile alle necessità del mercato che alle esigenze di ripopolamento dei fondali depauperati.

Simone Repetto

Carloforte - Il convegno sulla pesca tenuto il 5 agosto presso la Sezione

Molfetta

Campionati italiani Canoagiovani

Alla finale nazionale e meeting delle regioni, tenutesi sul lago di Caldonazzo (TN) tra l'8 e il 9 settembre, hanno partecipato ben 80 società e 941 giovani atleti tra i 9 e 14 anni provenienti da tutta Italia.
La rappresentativa della sezione ha partecipato all'edizione 2018 con l'atleta Vito Tambone e il Tecnico di Società Felice Taldone. Il nostro atleta dodicenne, iscritto in 5 gare, ha conquistato ben 4 medaglie, conquistando il podio al gradino più alto ben due volte in gare singole, e una medaglia di 2 Classificato ed una di 3 classificato, entrambe in equipaggio. Vito Tambone, alla seconda partecipazione ai campionati italiani canoa giovani, è giunto 4 nella gara Meeting dei 2000 m. Nella gara

Molfetta - Foto di gruppo dei partecipanti al campionato italano canoagiovani

Meeting sui K1 420 m 200, è giunto primo sul traguardo: una gara di ottimo livello che gli ha fatto segnare il tempo notevole di 53.93, staccando l'avversario di 7 centesimi, miglior tempo delle 2 finali, e gli ha consentito di conquistare il titolo di Campione Italiano Meeting delle Regioni.

Nella gara K4 Open Meeting delle Regioni, gara in equipaggio con ben 4 atleti rappresentativi della Puglia, Vito Tambone, insieme ad altri atleti, ha conquistato il 2° gradino del podio con un tempo di 48".26 ad un secondo dall'equipaggio 1° primo classificato.

Nelle gare di Società sulla distanza dei 200 m, Vito Tambone è nuovamente salito sul gradino più alto del podio con un tempo di 53".78, migliorando seppur di poco la propria prestazione, miglior tempo in assoluto, e conquistando il Titolo di Campione Italiano di Società – Finale Nazionale Canoa-Giovani sulla distanza dei 200 m, in barca singola K1 420, riconfermando il risultato dell'anno precedente di 1° classificato.

Nella Gara di Società K4 Misto, CUS Bari e Lega Navale Molfetta, gare regolamentate solo da quest'anno dalla Federazione Italiana Canoa Kayak, Vito Tambone, in equipaggio con gli atleti Cussini, è giunto 3° in un tempo di 46"39 a soli 3 secondi dall'equipaggio 1° classificato.

Per l'atleta della Lega Navale di Molfetta le gare in equipaggio in K4 sono state una prima partecipazione in assoluto.

Grande soddisfazione e orgoglio da parte del Sodalizio di Molfetta, dei soci tutti, del Presidente Felice Sciancalepore, dei vari gruppi sportivi del sodalizio, canoa, vela pesca, canottaggio sedile fisso. Il gruppo sportivo di canoa olimpica della Sezione annovera, al momento, circa 25 atleti complessivamente fra maschi e femmine che rappresentano tutte le categorie giovanili, Ragazzi, Junior e Senior.

Diario di una professoressa

Mi sono avvicinata alla voga un po' per curiosità, un po' perché ho ricevuto il testimone da una collega "speciale". Da quel momento sono stata trascinata e travolta da un vortice di emozioni che solo lo sport può dare. Vedere i miei alunni, gli alunni del Tecnico Nautico Vespucci di Molfetta, che rubavano il tempo alle mille attività che i giovani di oggi svolgono, per allenarsi presso la Lega Navale, anche con condizioni climatiche avverse, perché credevano in un progetto. Vederli tirar fuori la grinta e la determinazione grazie all'allenatore Mauro Bufi che ha saputo appassionarli e motivarli.

Assistere alle urla di gioia per le vittorie e asciugare le lacrime dopo le sconfitte, mi ha motivato a continuare sulla strada tracciata dalla professoressa Marta Veneziano.

Grazie all'intuizione del Dirigente Scolastico Francesco Allegretta, grazie alla disponibilità del Presidente della Lega Navale Felice Sciancalepore, grazie al Dirigente Scolastico Carmelo D'Aucelli che lo ha ereditato e fortemente sostenuto, nasce il progetto 1° TROFEO DEL SOLE memorial Marta Veneziano, un progetto che nell'idea iniziale doveva veder competere nelle acque del Porto della nostra città le scuole superiori di Molfetta; pian piano si sono aggiunti i nautici dell'Adriatico e via via altre compagini provenienti anche da paesi esteri.

L'organizzazione di questo evento non è stata facile, ma lo sport della voga ci insegna che per far muovere la bilancella, ogni vogatore è importante, ognuno nel suo ruolo, dalla prima panca fino all'ultima panca, riserve comprese, tutti a remare nella stessa direzione con il timoniere che detta il tempo e l'allenatore che insegna la tecnica. Bene, per far muovere la macchina organizzativa del 1° Trofeo del sole, tante sono le professionalità che sono entrate in campo. Ognuno ha dato il meglio di se, mesi e mesi di lavoro, di contatti, di incontri, di documenti da predisporre, di consigli da dare, fino a giungere al 20 Ottobre.

Una bellissima giornata di sole autunnale ha accolto, sulla Banchina

Seminario del Porto di Molfetta, circa 200 atleti/studenti provenienti dalle Scuole Superiori di Molfetta, Giovinazzo, Bari, Gallipoli, Gaeta, Trieste, Piran (Slovenia). In un turbinio di colori, di sorrisi, di abbracci, di cori che incitavano, sono scesi in barca per disputare la loro gara. E' stata una giornata all'insegna dello sport, quello puro, quello caratterizzato dal sano agonismo, dalla correttezza, dal rispetto reciproco di cui i veri attori e protagonisti sono stati i ragazzi, gli atleti, esempio di cittadinanza attiva del mondo, di un mondo di giovani motivati e sensibili, che Marta avrebbe voluto per i suoi ragazzi e i ragazzi della scuola in generale. Questo è quello che conta!
A fare da cornice le verdi acque del porto di Molfetta, con il suo Duomo, il faro e la Capitaneria, i cantieri navali.
Non ha importanza chi ha vinto, chi si è aggiudicato il trofeo del sole, un'opera dell'artigiano Pasquale De Nichilo che ha riprodotto in acciaio lo scheletro di una bilancella per simboleggiare la nostra continua evoluzione, adagiata su un tronco d'ulivo, risorsa essenziale della nostra terra.
Restano i sorrisi, gli abbracci, resta lo sforzo per raggiungere il traguardo, restano i volti baciati dal sole e bagnati dal mare, resta il desiderio di continuare a mettersi in gioco per amore di una maglia, di una scuola. Tutto ciò vale più di una vittoria.
E dopo, tutti a fare festa presso la sede della Lega Navale che si è riempita di colori, di profumi e di gioventù.
E' stata una giornata di SOLE, nei nostri occhi e nel nostro cuore.
Prof.ssa Angela Alessandrini - I.I.S.S. A. Vespucci di Molfetta.

Monopoli

Pulizia dei fondali

Venerdì 16 Novembre si è tenuta nel Porto di Monopoli la "Pulizia dei fondali", organizzata dalla locale Amministrazione Comunale di intesa con la Sezione e con la partecipazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo e delle Associazioni Ambientaliste.
Parte attiva della manifestazione sono stati gli studenti degli Istituti Comprensivi di Monopoli in rappresentanza di ciascun plesso scolastico.
L'evento si è svolto alla Cala Batteria, nelle acque prospicienti lo scivolo della ASD Circolo Canottieri Pro Monopoli, con inizio alle ore 9.30 e chiusura alle ore 12.00.
Il supporto logistico è stato curato dalla Sezione che ha anche assicurato la disponibilità dei propri gommoni con a bordo gli operatori.

Monopoli - La locandina sull'attività della Pulizia dei fondali

Il Gruppo Subacqueo, composto da personale specializzato del sodalizio e di altre Associazioni locali, ha recuperato reperti inquinanti quali pneumatici, bottiglie in vetro, batterie d'auto, filtri olio motore, materiale in plastica monouso ed altro, che sono stati esposti al pubblico.
Il gruppo dei professionisti è stato capitanato dal nostro Consigliere Angelo Allegretti, Responsabile di Legambiente di Polignano a Mare.
Hanno partecipato il Sindaco del Comune di Monopoli, Assessori e Consiglieri, il Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo, che hanno rivolto un saluto agli intervenuti.
I reperti sono stati oggetto di un'approfondita e dettagliata relazione da parte del Prof. Pasquale Salvemini, rappresentante del WWF Regionale, che ha coinvolto i giovani illustrando anche le attività del Centro recupero tartarughe di Molfetta, di cui è responsabile e che dirige con grande professionalità.
Il Prof. Salvemini ha descritto con grande efficacia le operazioni di

salvataggio e risanamento delle testuggini e la loro liberazione nella acque marine dove sono state catturate.
Le condizioni meteo non sono state molto favorevoli, in quanto una pioggia insistente ha costretto i partecipanti a ricoverarsi nella sede della ASD Circolo Canottieri pro Monopoli che, generosamente, ha messo a disposizione i propri spazi.
La pulizia dei fondali riveste grande valore educativo ai fini del miglioramento della qualità delle acque marine della nostra costa ed è diretta alle nuove generazioni come monito per non incorrere negli errori delle precedenti generazioni.

Campionato zonale laser

Domenica 14 ottobre 2018 si è disputato, nelle acque antistanti la costa di Monopoli, la regata velica "Campionato Zonale Classe laser".
L'evento, organizzato dalla Lega Navale Italiana Sezione di Monopoli, ha visto la partecipazione di 37 derive nelle categorie Laser Radial, Standard e 4.7 provenienti da tutta la Regione.
Le due prove previste dal bando di regata si sono svolte regolarmente con partenza alle ore 11.00 e rientro alle ore 14.30.
Le condizioni meteo sono state favorevoli con venti leggeri e temperature miti, che hanno consentito agli atleti di mostrare tutta la loro valentia, impegno e professionalità.
Il nostro sodalizio è stato presente con la sua numerosa squadra agonistica che sta mietendo successi sia in campo regionale che nazionale ed internazionale. I nostri atleti si sono ben classificati conseguendo, con Davide Spagnolo il 3° posto nella classe Laser Radial e con l'atleta Federica La Torre il 1° femminile.
Nella categoria Laser Standard è di tutto rilievo il 2° posto del nostro atleta Michele Semeraro, anche 1° over 35, ed il 3° posto di Federico De Michele.
Tutti gli altri atleti della nostra Sezione hanno ben difeso i colori del sodalizio.

Monopoli - I partecipanti al Campionato Zonale Laser premiati al termine della competizione

Con la prova di Monopoli si è concluso il Campionato Zonale della Classe Laser che ha premiato i migliori classificati nelle diverse tappe, fra cui Federico De Michele al 2° posto e Giancarlo Ostuni, Campione in carica 2017, al 3°.
Al termine della regata è stato offerto un pranzo dal sodalizio a tutti gli atleti, agli istruttori e a coloro che hanno collaborato all'organizzazione a mare e a terra, che si è dimostrata ineccepibile e che rappresenta, unitamente all'ospitalità, il fiore all'occhiello della nostra Associazione.
La regata ha coinvolto anche i cittadini monopolitani ed i forestieri che hanno potuto ammirare dalla costa un'entusiasmante competizione velica in un tripudio di colori.
Ancora una volta la LNI di Monopoli è stata protagonista nell'ambito dello sport della vela che coinvolge non solo tanti nostri atleti ma è scuola di vita per molti ragazzi che partecipano ai corsi di vela del sodalizio in un armonico e proficuo approccio con il mare e con il suo ambiente.

San Benedetto del Tronto

Campionati Italiani di Coastal Rowing

Nella cornice magica della baia di Mondello, nei dintorni di Palermo, in un caldo e soleggiato weekend, il 7 ottobre, la Sezione ha coronato il sogno di portare a gareggiare un equipaggio di quattro canottieri donna ai Campionati Italiani di Coastal Rowing, il canottaggio da mare.
Il progetto, lanciato ad inizio anno dal Tecnico e Consigliere per lo Sport della Lega Navale, Riccardo De Falco, volto ad avvicinare alla pratica del canottaggio un numero crescente di donne, partito ad inizio 2018, ha raggiunto un nuovo importante obiettivo: il quattro femminile composto da: Anna Gottardo, Fabiana De Cesaris, Maria Rosa Fioravanti, Paola Ripani, e al timone lo stesso Riccardo De Fal-

co, conquista il quarto posto ai Campionati Italiani Master di Coastal Rowing nella categoria 43-54 anni.
La kermesse, nata nel 2006 e giunta alla dodicesima edizione, ha visto quindi per la prima volta protagoniste quattro donne della Sezione, ognuna con un proprio vissuto, più o meno recente, di sport praticato in modo più o meno agonistico.
Le quattro atlete in realtà sono parte di un gruppo molto più ampio di circa 15 donne che hanno deciso di provare, per semplice curiosità, il canottaggio, sport ai più sconosciuto o spesso confuso con la canoa, poi col progredire degli allenamenti in palestra e delle lezioni in barca hanno iniziato a praticarlo con crescente determinazione e passione.
Questi positivi riscontri hanno indotto il tecnico a spingere le atlete verso la pratica agonistica nella categoria master, tanto da portare molte di loro a debuttare in una competizione agonistica: l'Adriatic Cup di Coastal Rowing dello scorso 22 luglio.
Da qui, la decisione di selezionare un primo gruppo di quattro atlete che in compagnia del proprio tecnico e timoniere, hanno effettuato allenamenti via via sempre più intensi, finalizzati a migliorare la tecnica di voga e la

San Benedetto del Tronto - Il gruppo della squadra di canottaggio Lega Navale Italiana

resistenza allo sforzo, con l'obiettivo di non sfigurare in una competizione di livello tanto elevato quanto il Campionato Italiano. Si è giunti così alle 15.30 del 6 ottobre, istante in cui il quattro di coastal rowing femminile della Sezione si è schierato alla linea di partenza, in una finale con avversarie di livello elevatissimo, provenienti da storici circoli remieri romani, torinesi, napoletani, palermitani e baresi.
Negli istanti prima della partenza, tantissima emozione, ma al suono della tromba dello starter, l'equipaggio è partito subito fortissimo, i canottieri donna della Sezione hanno poi remato sulla distanza impegnativa di 6000 metri per 35'51", nel tentativo di conquistare un esaltante terzo posto, in condizione di mare e vento molto difficili, senza mai mollare fino all'ultimo colpo.
Sul traguardo la tromba del giudice ha sottolineato la conquista del quarto posto, sui volti delle atlete tanta stanchezza, ma anche tantissima soddisfazione per il risultato ottenuto ed esaltazione per la storica impresa di canottaggio sanbenedettese al femminile compiuta.

Gran finale di stagione per i canottieri della Sezione

Gli atleti della squadra agonistica giovanile della Sezione, allenata da Gianni Meo, sono tornati in acqua per l'ultimo appuntamento stagionale. Allievi, Cadetti e Ragazzi hanno partecipato a Ravenna ad un intenso week end sulle acque del bacino remiero della Standiana dove si sono svolti il Meeting Nazionale Allievi e Cadetti, il Trofeo delle Regioni ed il Campionato Italiano di Società 2018. Grande soddisfazione per le giovani promesse sanbenedettesi che si sono rimesse al lavoro subito dopo la pausa estiva, con grande determinazione e voglia di far bene nell'ultimo appuntamento agonistico 2018.
Nelle gare di sabato, su tutti spicca l'oro di Francesco Gazzoli nel 7.20 Cadetti, autore, in apertura di giornata, di una bellissima gara, condotta in testa sin quasi dall'avvio e capace di centrare l'obiettivo con grinta e carattere. Nel prosieguo della giornata, è arrivato anche l'eccellente quarto posto di Lorenzo Giobbi nella categoria Allievi C, cui è sfumato il bronzo solo dopo il responso del fotofinish.
Ma tutti i ragazzi della squadra sono stati autori di bellissime gare e anche se non sono riusciti a centrare il podio, hanno raccolto piazzamenti di rilievo, che hanno premiato il loro impegno e determinazione. Nella categoria Cadetti, conquistano il sesto posto Francesca Fattorelli ed Arianna Meo nel doppio e Stefano Albini nel 7.20. Sesto posto anche i giovanissimi Gilberto Gabrielli nella categoria Allievi B1 e Greta Domizi nella categoria Allievi B2.
Soddisfazione anche per Marco Bevilacqua e Matteo Marzetti, nel doppio Ragazzi, i quali hanno partecipato alle durissime quattro batterie di qualificazione del Campionato Italiano di Società; non sono riusciti ad accedere alla finale, ma l'obiettivo era davvero impegnativo in quanto il campionato prevedeva batterie uniche con atleti di categoria

Junior; ottima comunque la prestazione in acqua anche per loro.
Nella giornata di domenica, si sono invece svolte le finali del Gran Premio dei Giovani / Trofeo delle Regioni, in cui i canottieri sanbenedettesi, in equipaggi misti con atleti di altri circoli marchigiani, hanno rappresentato la Regione Marche nelle specialità del quattro di coppia femminile con Francesca Fattorelli ed Arianna Meo e nel quattro di coppia Cadetti maschile con Francesco Gazzoli e Stefano Albini**.** Al termine di un serratissimo finale di gara, i giovani canottieri contribuiscono alla conquista di un meritato sesto posto in entrambe le specialità. Anche Lorenzo Giobbi ha lottato fino al traguardo, nel tentativo di raggiungere la qualificazione alla finale nella specialità del doppio Cadetti maschile, purtroppo sfuggita per una manciata di secondi.
Con questo importante e soddisfacente ultimo appuntamento si conclude un'esaltante stagione sulla distanza olimpica per la squadra agonistica giovanile della Sezione.
Prima di voltare pagina e iniziare la preparazione per il prossimo 2019, il tecnico Gianni Meo commenta così il lavoro svolto ed i risultati ottenuti: "Siamo molto soddisfatti dell'anno trascorso; la squadra cresce in numero di atleti, partecipazione ad eventi e risultati conseguiti. Bisogna considerare che ci alleniamo in condizioni oggettivamente difficili, quali quelli offerte dalle uscite in mare. La realtà della Lega Navale Italiana a San Benedetto del Tronto è molto diversa da quella di società che possono allenarsi tutta la stagione su laghi, fiumi e bacini remieri senza grosse limitazioni climatiche quali quelle imposte dal mare mosso. Purtroppo, la città non dispone ancora di un impianto per gli allenamenti in vasca voga che permetterebbe, invece, di compensare le difficoltà climatiche. Sono quindi ancor più soddisfatto dell'entusiasmo crescente dei nostri giovani canottieri e della loro crescita sia dal punto di vista atletico sia per gli aspetti caratteriali".

Genova Sestri Ponente

Campionato Italiano 2018 Hansa 303

Fra le tante belle emozioni che l'evento, il 14/16 settembre, ha riservato a concorrenti, accompagnatori ed organizzatori, il Campionato Italiano 2018 della Classe Hansa 303, organizzato dalla Sezione, si è aperto e concluso con due momenti particolarmenti toccanti. Prima quello del minuto di silenzio, che è seguito all'alzabandiera di apertura della manifestazione, alle 11:37 del 14 settembre, proprio un mese dopo la tragedia del ponte crollato. Poi, durante la cerimonia della premiazione, l' applauso pieno di trasporto, prolungato e davvero caloroso che ha salutato la presenza in sala di Enrico Carrea, il pluricampione in carica, che aveva vinto l'ultima edizione, lottando anche contro il male da cui era appena stato colpito e che gli ha riservato un durissimo anno di cure. Ed anche e proprio per questo, il Presidente Antonio Bitti, come lui stesso ha rivelato, ha voluto portare il Campionato "303" a Genova Sestri Ponente.
Inutile dire quanto sia stata grande la commozione di Enrico, pioniere della vela paralimpica genovese che, pur non avendo potuto difendere il titolo, ha avuto la soddisfazione di passare idealmente il testimone ad un altro portacolori della sezione, l'esordiente Giulio Cocconi, tredicenne in carrozzina dal sorriso radioso, in equipaggio con l'esperto 21enne Francesco Ghio, velista dall'età di sei anni del vivaio sestriponentino: un inedito equipaggio che ha saputo mantenere il titolo a Genova. Sarebbe bello, a questo punto, se il giovane Giulio potesse a sua volta seguire la rotta sotto vela del veterano Enrico, con il supporto della Lega Navale di Sestri Ponente, nell'ambito dell'attività di promozione della vela paralimpica che la contraddistingue.
Secondo posto per Pardo e Luca Palmeri, padre in carrozzina e figlio tredicenne con esperienza di Optimist ed Open Bic, portacolori della LNI Monfalcone, qualificati per il Mondiale 2018 Hansa di ottobre ad Hiroshima. Terza posizione per l'altro equipaggio della LNI Genova Sestri Ponente, formato da Patrizia Aytano, assistita AISM, e l'esperto Antonio Puppo (destinatario anche del premio – *che non avrebbe affatto ambito ricevere* – per il "velista più anziano"). Nella combattuta prova finale, i genovesi sono riusciti ad avere la meglio sulle giovani e bravissime Elena Piccinelli e Francesca Ramazzotti, della LNI Desenzano.
All'organizzazione del Campionato curata nei minimi termini, con l'assistenza di una formidabile schiera di soci ed esperti velisti, in una

sede oltremodo accogliente e dotata di tutte le infrastrutture necessarie per la vela accessibile, hanno fatto riscontro tre belle giornate di sole per 27 barche iscritte e cinque prove.
La cronaca registra una leggera brezza di mare il venerdì pomeriggio, in cui sono state disputate tre prove molto combattute, vento teso da scirocco, il sabato, con onda che ha messo a dura prova la flotta, e infine brezza davvero esile la domenica, in una regata "*in punta di scotte*" che da un lato ha confermato le prime due posizioni ma dall'altro ha anche registrato qualche sorpasso nelle varie sfide che hanno animato il campionato, risultato davvero divertente.
Decisamente in evidenza il guidone della Lega Navale, con ben 22 barche delle sezioni di Castellamare di Stabia (2), Chiavari-Lavagna (2), Desenzano (5), Genova Sestri Ponente (2), Monfalcone (2), Palermo (4), Pomezia (1), Sassari (1, in equipaggio misto con LNI Alghero), Savona (2), Trieste (1).
Fra le personalità intervenute, il Sindaco di Genova Marco Bucci, il Vice Presidente LNI Amm. Piero Fabrizi, il Consigliere Nazionale FIV Fabio Colella, il Presidente I Zona FIV Gianni Andrea Belgrano, il Presidente AISM Liguria Vincenzo Costa ed il Comandante CP Domenico Napoli.
Presenti anche il Presidente AICH (Ass. Italiana Classe Hansa) Marco Rossato, giunto a Genova sul trimarano *Foxy Lady* (Dragonfly 800 Wing Swing) con cui ha concluso il giro della penisola in solitario (*se non si considera il suo fido cane Muttley*) ed in carozzina, per promuovere la nautica accessibile, ed Andrea Stella, già Presidente della Classe che ha contribuito a lanciare con il supporto della sua Onlus "Lo Spirito di Stella".

Taranto

Bene la squadra femminile di Voga su Gozzo nazionale

Le donne della "Rematori Taranto Magna Grecia", che fanno parte della Sezione, si sono piazzate al 5° posto Assoluto ai Campionati Italiani di Gozzo Nazionale 2018 tenutisi a La Spezia. Una vera sfida tra associazioni di tutta l'Italia.
Gareggiare con società anche del nord Italia è stato davvero stimolante, hanno detto le nostre atlete entusiaste e soddisfatte del loro percorso iniziato lo scorso Aprile.
Il gruppo Voga della Sezione, allenato dal Prof. Luciano Boscaino, ha presentato 4 equipaggi di Gozzo Nazionale durante la stagione scorsa, 2 femminili e 2 Maschili, collezionando ben 4 primi posti, 3 secondi posti e 4 terzi posti nelle diverse gare finora svolte a livello nazionale.
Arrivare alla finale e superare le batterie eliminatorie è stato un traguardo davvero difficile, quindi siamo pienamente soddisfatti delle nostre donne alle quali vanno i nostri sinceri complimenti!!

Taranto - Gruppo vogatori Gozzo

Val di Non - Santa Giustina

Concorso fotografico "Il lago di S. Giustina"

All'inizio dell'anno la Delegazione ha organizzato, un concorso fotografico gratuito e libero sul lago di Santa Giustina, in Val di Non. Sponsor dell'iniziativa sono stati l'APT (Associazione di Promozione Turistica) della Val di Non e tutti i 6 comuni rivieraschi (Cagnò, Revò, Sanzeno, Predaia, Ville d'Anaunia, Cles), nonché il BIM (Bacini Imbriferi Montani) dell'Adige.
Il concorso è stato promosso tramite locandine e volantini, stampa locale, social network e anche con l'esposizione del primo premio (un kayak) nell'atrio delle scuole superiori di Cles.
Alla data di scadenza per l'invio delle fotografie sono pervenute ben 220 fotografie da parte di 92 concorrenti: un successo oltre le nostre stesse aspettative, con una partecipazione ben superiore a quella che altre analoghe iniziative avevano riscontrato in valle, che dimostra il vivo e ampio interesse nei confronti del lago di Santa Giustina. Esso è infatti stato ritratto da concorrenti provenienti da tutta la Val di Non e non solo: da Padova, Bologna, Rimini fino alla Brianza. Nel corso del mese di

maggio, la giuria ha selezionato, non senza difficoltà, i 10 migliori scatti e fra questi i 3 più belli. La giuria era presieduta da Luca Biada, professionista in campo fotografico e grafico ed esperto conoscitore del Lago di S. Giustina, e composta da Francesca Padovan, fotografa professionista con esperienza come giurata di concorsi fotografici; Alessia Carli, socia fondatrice della Delegazione, artista e già giurata del Trento Film festival; Tommaso Dalpez, presidente della Delegazione.
Il 23 giugno è avvenuta la premiazione presso lo "chalet al lago" di Banco, sulla sponda est del lago di Santa Giustina: qui sono state esposte per la prima volta le stampe delle 10 migliori fotografie selezionate, che sono state successivamente rese disponibili ai partner dell'iniziativa per poter organizzare una mostra itinerante.
Sono stati in quest'occasione svelati i primi 3 classificati e sono stati consegnati i premi: un kayak rigido da escursione completo di pagaia al primo classificato; una canoa pneumatica a 2 posti completa di pagaie per il secondo classificato e una canoa pneumatica monoposto, sempre completa di pagaia, al terzo classificato. Alla fotografia più bella è stata inoltre prospettata la possibilità di essere pubblicata sul periodico "Lega Navale". Gli autori delle dieci fotografie selezionate hanno ottenuto in premio la tessera d'iscrizione alla Lega Navale Italiana per l'anno 2018, inoltre tutti i concorrenti ammessi al concorso sono stati premiati con un ingresso omaggio al Parco Fluviale Novella.
Il primo classificato è stato il giovane Gianluca Recla, con la foto "Pont dei Regiai"; il secondo classificato è stato Mirko Piffer, con la foto "Mondo sommerso"; il terzo classificato è stato Alessio Pellegrini, con la foto "Riflessi".
Il primo obiettivo che ci ponevamo, cioè di alimentare e diffondere l'interesse per il nostro lago, è stato pienamente raggiunto. Anche la rilevanza che il concorso ha avuto sulla stampa locale dimostra come vi sia un'attenzione sempre maggiore per lo sviluppo delle attività connesse con il lago di S. Giustina e per la realtà della Lega Navale. ■

Valle di Non - Il vincitore Gianluca Recla posa vicino al suo scatto. In alto a sinistra, la sede del concorso con il primo premio

Sempre e ovunque
nautica
Scegli la tua edicola digitale

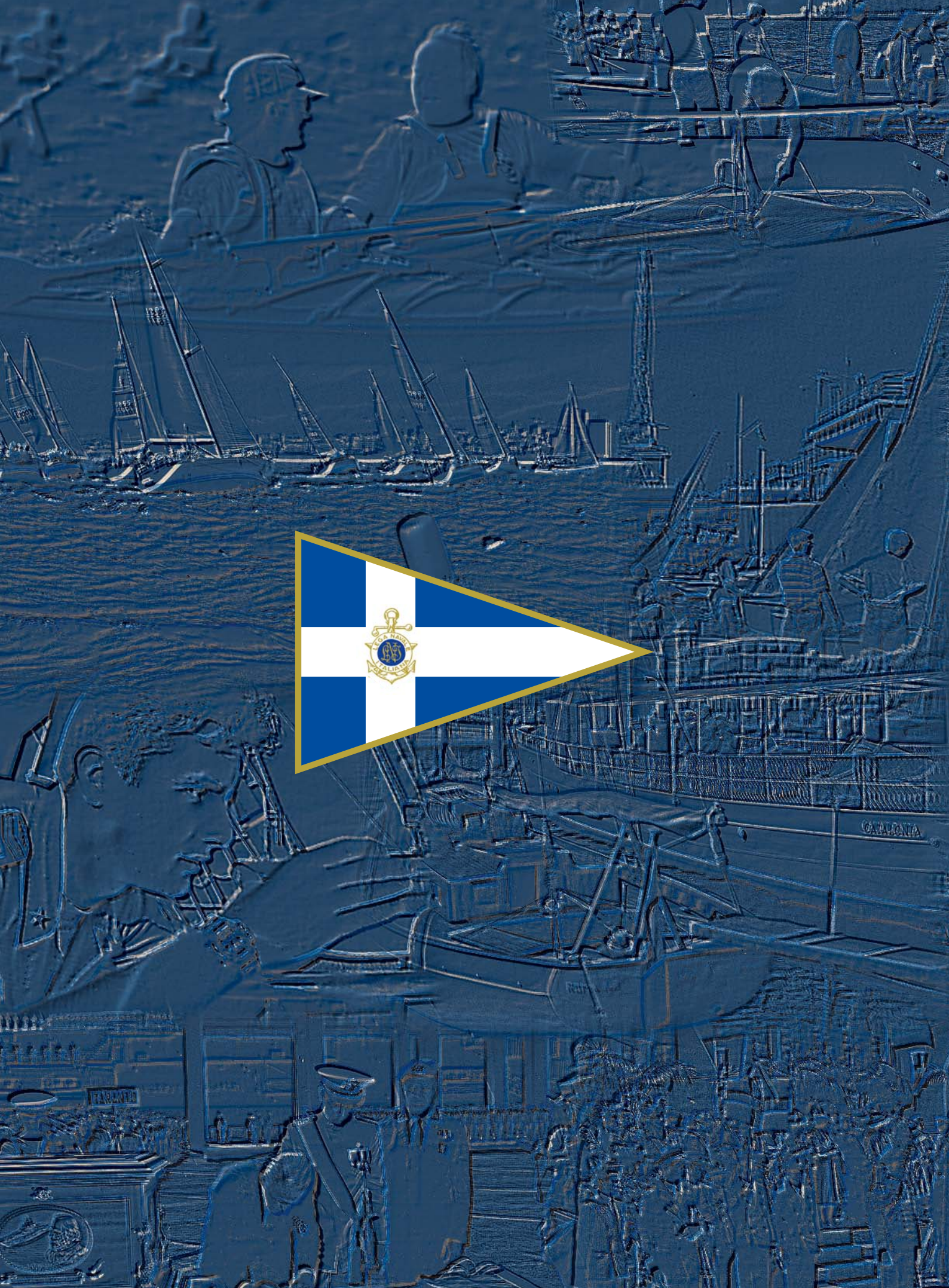
Zinio è la più grande edicola digitale al mondo. Oltre 50.000 riviste digitali per un'esperienza di lettura digitale e di qualità senza pari. Grazie al lettore di Zinio potrete ingrandire, ridurre, interagire e condividere i contenuti. Disponibile per Pc, Mac, iPad.

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

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

Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✔ iPad ✔ iPhone ✔ Android ✔ computer


CATALONIA
TARANTO