ACQUA MARINA

Numero 13
Equinozio di Primavera
20 marzo 2019

www.leganavaleagropoli.it

GRINDADRÁP
LA MATTANZA DEI GLOBICEFALI

UN MARE DI PLASTICA
L'ULTIMA MINACCIA AMBIENTALE

UPY 2019
UNDERWATER PHOTOGRAPHER OF THE YEAR

L'IPOTECA
DELLA NAVE IN COSTRUZIONE

IL CODICE MARITTIMO
PER IL REGNO DI NAPOLI

Periodico di cultura, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana Sezione di Agropoli - Distribuzione gratuita

INDICE

PRIMA PAGINA

di Antonio Del Baglivo

I SALUTI

PAG. 4

IL REPORTAGE

di Massimo Vicinanza

GRINDADRÁP

PAG. 8

L'AMBIENTE

di Gabriele De Filippo

UN MARE DI PLASTICA

PAG. 22

FOTOGRAFIA

di Anna Pacella

UNDERWATER PHOTOGRAPHER OF THE YEAR 2019

PAG. 28

METEO

di Carmine Malito Rebecco

GRADIENTE TERMICO VERTICALE

PAG. 48

LA LEGGE

di Giulio Cimmino

L'IPOTECA SULLA NAVE

PAG. 52

"...Non è sufficiente fare e fare molto bene: occorre anche farlo sapere..."

Crediti fotografici:

Marcus Greatwood: copertina
Acevedo: 3
Massimo Vicinanza: 2-7
Sea Shepherd: 8-21
Alastair Ward: 12, 13, 16
NOOA: 22, 26
Marco Gargiulo: 23
Gabriele De Filippo: 24-25
Jay Directo: 26
Caroline Power: 27
BrunoVan Saen: 28-29
Richard Barnden: 30-31
Taeyup Kim: 32
Eduardo Acevedo: 33
Malcolm Nimmo: 34
François Baelen: 35
Fabio Iardino: 36
Flavio Vailati: 37
Marcello Di Francesco: 38
René B. Andersen: 39
Nicholas Samaras. 40
Pietro Formis: 41
Filippo Borghi: 42
Virginia Salzedo: 43
Henley Spiers: 44
Gianni Pecchiar: 45
Enrico Somogyi: 46
Andrea Falcomatà: 47
Laboratorio Fotografico Ansaldo: 53
François Roche: 59
Sean Nash: 60
Laviero Izzo: 62, 63

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI 56
LA SALUTE – GIUSEPPE BRANCACCIO 58
LA SUBACQUEA – VINCENZO BORRELLI 62
LA STORIA – ALFONSO MIGNONE 64
L'ANALISI – PAOLO ROCCA COMITE M. 68

Foto di copertina: Apnea in una grotta di Cefalonia © Marcus Greatwood/UPY 2019

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno IV Numero 13 - In attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
Direttore editoriale: Antonio Del Baglivo - Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - info@massimovicinanza.it
Grafica, impaginazione, ricerca iconografica e photo editing: Massimo Vicinanza
© I testi e le foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione degli autori

MASSIMO VICINANZA

EDITORIALE

Con questo numero inizia il quarto anno di pubblicazione di Acqua Marina, un magazine che nasce come organo interno della sezione di Agropoli della Lega Navale Italiana. In questi anni, insieme al direttore editoriale Antonio Del Baglivo, abbiamo provato a realizzare un prodotto di respiro, affrontando molti temi legati al mondo del mare, dall'ecologia alle disabilità, dalla vela alla subacquea, e poi ancora l'archeologia, il meteo, la storia, il diritto, l'economia...
Tutto ciò, naturalmente, è stato possibile solo grazie alle amiche e agli amici che con i loro articoli ne hanno permesso finora la realizzazione.
Nei prossimi giorni Antonio Del Baglivo terminerà il suo secondo mandato da Presidente della sezione LNI e quindi lascerà anche la direzione editoriale di questo giornale. Desidero davvero ringraziarlo per quanto ha fatto durante questi anni e anche per tutto ciò che continuerà a fare nel futuro per la Sezione.

© Massimo Vicinanza

© Massimo Vicinanza

ANTONIO **DEL BAGLIVO**
Presidente LNI Agropoli

I SALUTI DEL PRESIDENTE USCENTE

Dodici anni insieme a voi

Carissime socie e carissimi soci
Come sapete a stretto giro concluderò il mandato presidenziale che mi è stato conferito ben 12 anni fa dal Consiglio Direttivo, dopo che voi mi avete eletto all'interno dello stesso in occasione della famosa assemblea del 2007. Da allora è stata per me una corsa a perdifiato per cercare di assolvere al compito assegnatomi e per esprimere la mia personale visione dell'associazione mantenendo fede alla mission della Lega Navale in tutti gli ambiti: sociale, sportivo, divulgativo ma soprattutto mantenere un clima di grande coesione. Ero convinto che il tutto si potesse fare con un atteggiamento sobrio e propositivo, senza incorrere in autoritarismi così lontani dal mio stile e, da quanto ho capito negli anni, dallo stile di gran parte di voi.

Ci ho provato sempre, con caparbietà e determinazione, ottenendo risultati che buona parte di voi ha apprezzato, altre volte con risultati che non hanno soddisfatto neppure me. In tutti i casi ci ho provato con entusiasmo e con l'intendimento di fare qualcosa di utile al nostro sodalizio e al contesto territoriale in cui è inserito.
Sono stati dodici anni molto intensi, durante i quali ho trascurato, e mi scuso per questo, i miei cari e qualche volta il lavoro. Dodici anni durante i quali ho avuto la fortuna di avere con me, nel Consiglio Direttivo, amici che non si sono mai risparmiati nel perseguire con impegno le azioni che man mano ci siamo proposte. Loro, e tanti Soci amici valorosi, hanno manifestato una dedizione per la Lega encomiabile e talora commovente.

© Massimo Vicinanza

IMPEGNATO IN UN GIRO D'ITALIA IN SOLITARIO, IL VELISTA DISABILE MARCO ROSSATO, OSPITE DELLA NOSTRA SEZIONE LNI DURANTE LA SUA TAPPA AD AGROPOLI

Tutti preziosissimi e fortemente impegnati in vari compiti. Tutti sempre pronti a rispondere alle molteplici chiamate, sempre "sul pezzo", come testimoniato da tante manifestazioni e tanti complimenti rivoltici a livello locale ed oltre. Tutti voi ne siete stati protagonisti perché nella Lega non vengono mai meno il confronto rispettoso e amichevole delle opinioni e la rigorosa condivisione dei regolamenti, delle scelte e delle decisioni.
Quello che c'è di bello e nobile nella Lega Navale è l'assumersi impegni e l'assolvere a tanti compiti senza alcun beneficio economico o ritorno personale, ma per il piacere di aver fatto qualcosa di utile per l'associazione e la comunità. E' un piacere che in alcune circostanze diventa una gioia quasi palpabile. Una ricchezza per la mente ma anche per il cuore e per l'anima. Gran parte di voi si è impegnata in questo modo. Resta ancora uno sparuto e noto manipolo di "tornacontisti", il cui impegno (peraltro irrilevante) è stato minuziosamente centellinato al mantenimento delle posizioni acquisite in qualche modo in passato. Spero che questo mio pungolo solleciti il loro orgoglio e che in futuro si adoperino, al pari di tutti, al conseguimento degli obbiettivi.

CHEF ALL'OPERA DURANTE LA MANIFESTAZIONE "LA VACANZA DEL SORRISO",
UNA GIORNATA TRASCORSA PER MARE INSIEME AI BAMBINI IN TERAPIA ONCOLOGICA

IL SINDACO DI AGROPOLI ADAMO COPPOLA INSIEME ALL'AMMIRAGLIO ROMANO SAURO
E AL PRESIDENTE LNI ANTONIO DEL BAGLIVO IN OCCASIONE DELLA GIORNATA A.I.L. CONTRO LE LEUCEMIE

DURANTE UNA REGATA DEL CAMPIONATO PRIMAVERILE D'ALTURA "COSTIERA CILENTANA"

La Lega è un'amante che chiede molto al suo presidente e ai suoi collaboratori ma che dà moltissimo di un bene incommensurabile: l'appagamento di aver fatto qualcosa per gli altri, in un ambiente ancora sano, a contatto con la natura, con le persone e con le emozioni. Uno scambio reciproco di qualcosa che non è dovuto ma è donato.
All'inizio del mio mandato mi chiedevo cosa servisse per fare il presidente della Sezione di Agropoli; con il tempo ho capito che è necessario soprattutto molto coraggio.
In breve tempo ho compreso che servono un grande spirito di appartenenza, uno spiccato senso del dovere e un amore profondo, anzi una passione travolgente per la Lega per quello che essa rappresenta. Ho imparato a mediare e considerare sempre le ragioni degli altri, senza arroccarmi sulle mie posizioni, trovando quasi sempre un punto di incontro tra le regole e le esigenze. Mantenere una posizione rigorosa, ma non rigida consente di appianare gran parte delle controversie che fisiologicamente ogni tanto possono sorgere.
All'amico Alessio, che probabilmente mi succederà, auguro di operare nel segno della continuità dei valori essenziali. Sono certo che il suo spirito propositivo gli consentirà di raggiungere obbiettivi sempre di maggior prestigio, mantenendo ed accrescendo il clima cordiale e collaborativo presente. E' mio desiderio che voi riserviate a lui tutta la collaborazione, l'affetto e la stima che avete per me. Lo merita per il coraggio e la disponibilità ad assumersi un ruolo di cui conosce bene le incombenze.
Una menzione e un grazie speciale a Monica, il cui rapporto di Amicizia trentennale si è arricchito di dodici anni ("rurici'anni") di puntuale collaborazione. La sua lunga militanza nel sodalizio mi è stata indispensabile per sbrogliare le incombenze burocratiche, per avvicinarmi alla conoscenza dei soci e per incoraggiarmi nei momenti di affaticamento.
E stato un grande piacere e un immenso onore per me essere stato il vostro rappresentante per tutti questi anni e servire tutti voi in questo ruolo. Il mio tempo in tale veste è passato, ma la Sezione continuerà nella sua opera, per voi, per chi verrà e per il bene di tante persone. Mi mancherà tutto questo? All'inizio credo di sì; molti di voi continueranno a chiamarmi "presidente" e forse avrò qualche inconscio atteggiamento "presidenziale", prendetelo come un difetto di abitudine e non fateci caso.
Questo non è un addio perché io resterò in un ruolo diverso all'interno dell'organizzazione, per poter contribuire ancora all'attività e sentirmi utile e parte di voi. Avrò modo di riprendermi un poco del mio tempo da dedicare alla famiglia, agli amici e alle passioni.
Un abbraccio e un grazie a tutti voi.

MASSIMO **VICINANZA**

GRINDADRÁP

La mattanza dei globicefali alle Isole Faroe

L'arcipelago delle isole Fær Øer (Faroe) è un territorio del Regno di Danimarca con un alto grado di autonomia locale. Si tratta di diciotto ventose isole vulcaniche, situate a metà strada fra la Scozia e l'Islanda, in pieno Nord Atlantico. Il clima è oceanico subpolare ma è mitigato dalla corrente nord-atlantica generata dalla mescolanza della calda corrente del Golfo con le fredde acque del la corrente del Labrador. L'economia principale dell'arcipelago è il pascolo di pecore (infatti il nome delle isole proviene dal danese fåre-øerne, "isole delle pecore"), animale importato più di mille anni fa da colonizzatori norvegesi, seguito per importanza dall'uccellagione, dalla pesca tradizionale soprattutto del merluzzo, dall'allevamento del salmone e dalla caccia alle balene. La struttura sociale delle isole Fær Øer è piuttosto tradizionale e vede gli uomini impegnati nei lavori di produzione come l'allevamento di uccelli e di salmoni, la pesca e la caccia e le donne dedite alla trasformazione della materia prima, quindi la lavorazione del pescato, l'essiccazione e... la cucina. Inoltre, la gente del posto ha solide radici nella cultura popolare ed è fortemente legata alla terra e al mare da cui prende, da sempre, le sue risorse alimentari. Tuttavia, anche se all'apparenza può sembrare arcaica, quella delle Fær Øer è una società orizzontale e senza distinzioni di classe, con un evoluto sistema di welfare, un'assistenza sanitaria tipicamente scandinavi. E gli antropologi classificano gli isolani come una popolazione "molto intelligente, di ampie vedute e dall'eccellente livello di humour".

SEA SHEPHERD

Courtesy Sea Shepherd

Courtesy Sea Shepherd

©Alvur Araldsen

Nel corso degli anni, però, a causa di una'epidemia che ha decimato i salmoni da allevamento e soprattutto per la crisi globale degli anni '90, l'economia del paese è crollata ed ha costretto molti faroesi ad emigrare verso la Norvegia e la Danimarca. E solo la scoperta di importanti giacimenti petroliferi poco distanti ne ha scongiurato il drammatico spopolamento. Ma, nonostante le oggettive difficoltà finanziarie causate dall'autonomia dalla Danimarca e dall'Europa e dalla scarsità di risorse produttive, le Fær Øer continuano a mantenere stretta la loro identità culturale. Infatti, c'è una tradizione millenaria che ha resistito al cambiamento dei tempi, pur se in collisione con i moderni sentimenti ecologisti e, soprattutto, con i rigidi dettami legislativi comunitari. È il Grindadràp, la caccia alle balene, che si svolge su alcune isole dell'arcipelago da maggio a settembre. Anche se il 1 gennaio 2019 a Suðuroy, l'isola più meridionale delle Fær Øer, l'arrivo dell'anno nuovo è stato festeggiato uccidendo un intero branco di globicefali, un "pod", composto da una settantina di balene pilota.
Un tempo questo tipo di caccia si praticava anche nel Newfoundland, in Groenlandia, nell'arcipelago delle Orcadi e nelle isole Shetland, ma oggi solo le isole Fær Øer hanno conservato questa antica tradizione, di vichinga memoria e legata alle necessità alimentari della popolazione.
Un sentimento di appartenenza e allo stesso tempo una pratica "eroica, virile e nazionalista" che non prevede la partecipazione delle donne al punto che quelle in stato di gravidanza venivano tenute lontane dalle spiagge perché si riteneva che facessero scappare le balene.
Negli ultimi anni invece, forse anche per tenere viva l'usanza, si permette e si auspica che chiunque prenda parte all'evento, anche le donne. Il Grindadràp è uno spettacolo violento, ma per la popolazione del luogo la caccia alla balena (e ai delfini dal ventre bianco) è un'attività che si pratica dal IX secolo d.C. ed è considerata alla stessa stregua della caccia all'uccello marino.

© Alastair Ward

Il rituale si divide in cinque momenti: l'avvistamento (*grindaboð*), l'inseguimento (*grindarakstur*), l'abbattimento (*grindadráp*), la danza (*grindadansur*) e il taglio della balena con la distribuzione della carne (*grindabti*). Il tutto avviene lungo una delle ventitré spiagge autorizzate e sotto le severe direttive di un *grindaformaður*, il responsabile del Grindadràp che si occupa dell'avvistamento del branco di balene, di coordinare le barche che le spingeranno verso riva e che a terra ci sia abbastanza gente per catturarle. L'abbattimento degli animali, che forse è la parte più cruenta, avviene con due attrezzi specifici: il *blasturkrokur*, un uncino non tagliente che viene infilato nello sfiatatoio e permette il trascinamento della balena fino alla spiaggia, e il *mønustingari* o *grindaknívur*, un coltello affilatissimo che si infila sempre dentro lo sfiatatoio della balena per tagliare il midollo spinale e provocare in pochi secondi la morte. Da una ventina d'anni sono vietati utensili come arpioni, lance o asce che possano inutilmente ritardare la morte dell'animale e causargli ulteriore sofferenza.

Pur non essendo delle balene i globicefali cacciati dai faroesi sono degli odontoceti, cioè dei cetacei con denti come i delfini e i capodogli e appartengono alla famiglia dei Delphinidae. E la direttiva 92/43/CEE del Consiglio d'Europa del 21 maggio 1992, nota anche come "Direttiva Habitat" ne vieta esplicitamente la cattura o l'uccisione. Solo che le isole Fær Øer, pur se danesi, sono fuori dall'U.E e quindi non sono soggette ai regolamenti di pesca vigenti in ambito comunitario. Né può intervenire la Commissione internazionale per la caccia alle balene (IWC, International Whaling Commission) perché le specie cacciate sono piccoli cetacei e non balene in senso stretto. Inoltre, sebbene l'IWC stia cercando di emanare una moratoria globale, ci sono diversi paesi che si oppongono e che continuano a svolgere la loro lucrosa attività di caccia.
Infatti, nonostante l'istituzione di molte aree marine protette fra cui l'importantissimo Southern Ocean Whale Sanctuary, dal 1949 ad oggi sono state uccise oltre due milioni di balene, e nelle isole Fær Øer la media è di circa mille ogni anno, fra balene pilota e delfini atlantici.

© Alastair Ward

© Alastair Ward

Courtesy Sea Shepherd

Da anni si levano proteste internazionali per la sistematica mattanza di cetacei, e le contestazioni più agguerrite sono quelle dei volontari dell'Associazione Sea Shepard Conservation Society, un movimento ambientalista attivo in tutto il mondo che dal 1980 si occupa del grindaràp organizzando la Operation Blooy Fjord. La campagna, che nasce per ostacolare fisicamente lo svolgimento della mattanza e per diffondere ai media del materiale documentario, spesso si conclude con l'arresto di militanti, se ne contano ventotto solo nella scorsa stagione.
Intanto, grazie all'azione di Sea Shepherd e alle loro denunce video e fotografiche, il Grindadràp sta suscitando nel mondo un'indignazione crescente. Va anche detto che Paul Watson, il fondatore del gruppo e cofondatore di Greenpeace, ha offerto alla comunità di isolani un milione di euro da investire in progetti alternativi alla caccia, come ad esempio il *whale watching*, che attirerebbe turisti salvaguardando gli animali. Gli abitanti, invece, non demordono e difendono a spada tratta la tradizionale caccia con motivazioni storiche, alimentari e di sostenibilità ambientale. Per loro, i cetacei uccisi ogni anno (un migliaio circa ma si è arrivati fino a 1700 esemplari uccisi in un anno) rappresenterebbero solo una minima parte del numero di individui presenti nelle acque del Nord Atlantico e quindi la caccia non minaccerebbe l'estinzione della specie. Inoltre, la carne delle balene è considerata indispensabile nella loro dieta alimentare.
Probabilmente, invece, sarà proprio l'aspetto alimentare, a porre fine a questa silenziosa e sistematica mattanza. Recenti analisi chimiche effettuate sulla carne dei globicefali catturati nelle Fær Øer hanno riscontrato livelli molto elevati di Policlorobifenili (PCB) una sostanza tossica messa al bando in moltissime nazioni agli inizi degli anni '70, di DDT, un insetticida cancerogeno che gli USA hanno vietato nel 1972, di organoclorurati (pesticidi) e di quantità anomale di metalli pesanti e di mercurio. Per la presenza di queste sostanze tossiche la carne delle balene pilota e dei delfini atlantici è stata dichiarata non commestibile e, com'è logico, ne è fortemente sconsigliata l'assunzione

Courtesy Sea Shepherd

Courtesy Sea Shepherd

Courtesy Sea Shepherd

Courtesy Sea Shepherd

Courtesy, Sea Shepherd

GABRIELE **DE FILIPPO**

UN MARE DI PLASTICA

È ora che ognuno di noi faccia la propria parte

PNEUMATICI DI AUTO SUI FONDALI DEL PACIFICO

Marco Gargiulo è figlio d'arte; noi "ragazzi" degli anni '70 (dello scorso secolo...) siamo cresciuti ammirando le foto dei suoi genitori, Enrico e Maria Rosaria, su riviste come Mondo Sommerso. In fondo anche a loro dobbiamo il nostro amore per il mare.

Marco ha seguito le impronte dei genitori, non solo perché è un fotografo subacqueo, ma anche perché è fra i migliori del mondo, vincitore di numerosi concorsi internazionali!

Ma non è per una delle sue splendide fotografie che ve ne parlo, quanto per una che tenderà a diventare iconica, ma devo aggiungere: ahimè.

Nelle scorse settimane, infatti, ha girato sulla rete una sua fotografia che riprendeva una medusa, della specie Pelagia noctiluca, con il frammento di una busta di plastica imprigionato tra i tentacoli. Anche questa volta Marco non si è risparmiato nel gioco di luci, nei colori e nei riflessi, rendendo ancora più drammatico l'allarme contenuto nell'immagine.

La fotografia di Marco segue di qualche mese la documentazione fatta da alcuni ricercatori italiani all'isola di Ponza sui frammenti di plastica rinvenuti nell'apparato digerente delle meduse. I risultati della ricerca, pubblicata su Scientific Reports (una rivista del gruppo della prestigiosa Nature), erano accompagnati da una foto in cui nell'apparato digerente della medusa si vede bene un frammento di plastica su cui si legge addirittura la marca di sigarette da cui proviene!

UNA PELAGIA NOCTILUCA CHE HA CATTURATO UN FRAMMENTO DI SACCHETTO DI PLASTICA, CUSTODENDOLO GELOSAMENTE TRA I TENTACOLI (SI RINGRAZIA MARCO GARGIULO PER AVER CONCESSO LA PUBBLICAZIONE)

LA MANIFESTAZIONE DI FRIDAY FOR FUTURE DEL 15 MARZO, UN MOVIMENTO SPONTANEO SVILUPPATOSI IN TUTTO IL MONDO PER INIZIATIVA DI GIOVANI E GIOVANISSIMI CHE STA CERCANDO DI PORRE ALL'ATTENZIONE DEGLI ADULTI IL DRAMMA DELLE CONSEGUENZE DEI CAMBIAMENTI AMBIENTALI SU SCALA PLANETARIA

© Gabriele De Filippo

© NOAA

"HENRY THE FISH" È UNA SCULTURA REALIZZATA A BANDON IN OREGON DA SWASHED ASHORE, UN PROGETTO DEL NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION (NOAA) AMERICANO

© Jay Directo

UNO STUDIO DELL'ISTITUTO 5GYRES STIMA CHE IN TUTTI I MARI DEL MONDO CI SIANO CIRCA 270 MILA TONNELLATE DI PLASTICA. NELLA FOTO, RIFIUTI NELLE ACQUE DI MANILA, FILIPPINE

© Caroline Power

PLASTICA NEL MAR DEI CARAIBI, LUNGO LE COSTE DELL'HONDURAS E DEL NICARAGUA

Il caso è solo la punta di iceberg di un fenomeno, quello della diffusione della plastica nell'ambiente marino, che già conoscevamo per la sua dimensione, ma che si sta rivelando sempre più drammatico per pervasività.

La plastica che osserviamo spiaggiata sul litorale dopo le mareggiate è solo una porzione infinitesimale del fenomeno, quella che si rende più evidente alla nostra attenzione.

Quel che vediamo di meno è la grande massa che ricopre i fondali oceanici o quella che, trascinata dalle correnti, forma isole di dimensione continentale che vagano alla deriva degli oceani. La più famosa ed estesa di queste è chiamata Great Pacific Garbage Patch e raccoglie almeno 3 milioni di tonnellate di plastica alla deriva del Pacifico; una superficie difficilmente stimabile, compresa tra 1 e 10 milioni di kmq (per renderci conto la regione oceanica è 8,5 milioni di kmq...).

Ma questo non è niente, se paragonato al fenomeno delle cosiddette micro- e nano-plastiche. Si formano attraverso l'usura dei materiali plastici a causa dell'opera meccanica delle onde e delle correnti. Non potendosi degradare in tempi brevi, la plastica finisce per ridursi in pezzi sempre più piccoli che, oltre a contribuire alla formazione delle isole di plastica, si diffondono nell'ambiente marino accumulandosi negli apparati digerenti, respiratori e circolatorio-linfatici degli animali. Infatti, le micro- e le nano-particelle vengono confuse per cibo e ingerite, più o meno volontariamente, dalla maggior parte degli organismi marini, o filtrate dalle branchie.

E' inutile dire che passare dagli organismi marini all'uomo è solo un attimo... Infatti, una ricerca condotta in Europa stima che circa la metà della popolazione umana accumula microplastiche nell'intestino con il rischio che le nanoparticelle possano infiltrarsi anche nell'apparato circolatorio e nel fegato.

Come in molte delle questioni che riguardano l'ambiente, risolvere il problema non è facile, perché non basta l'intervento di un solo Paese: in ecologia non ci sono frontiere.

Inoltre, le microplastiche non si sviluppano solo a causa dei rifiuti abbandonati ma anche dall'uso quotidiano dei materiali plastici. Ad esempio, diffondiamo microplastiche anche quando laviamo in lavatrice i nostri abiti in tessuto sintetico e persino quando ci laviamo i denti con dentifrici con microgranuli.

E poi si sa, l'economia guida la politica, e se l'economia basata sulla plastica è globale scardinarne l'uso in tutto il mondo sarà molto difficile.

Le speranze vengono innanzitutto dalla ricerca di nuove materie velocemente biodegradabili.

E poi dai nostri figli (e nipoti), che sempre più stanno reagendo alla nostra incapacità di prendere misure adeguate ai grandi cambiamenti che stiamo producendo velocemente sulla nostra Terra.

ANNA **PACELLA**

UNDERWATER PHOTOGRAPHER OF THE YEAR 2019

Il concorso britannico per la fotografia subacquea

© Bruno Van Saen/UPY2019

Il Regno Unito ha storicamente ospitato alcuni dei più prestigiosi concorsi di fotografia subacquea al mondo, da quando Bernard Eaton organizzò il primo Brighton Underwater Film Festival nel 1965. E tuttora continua ad essere sede di concorsi di fotografia naturalistica di livello mondiale, come il Wildlife Photographer of the Year e i British Wildlife Photography Awards. Ma, poichè questi si occupano solo della fauna selvatica, a distanza di cinquant'anni dall'originale Brighton Festival, si è deciso di organizzare un concorso fotografico internazionale che non fosse riservato esclusivamente a tale ambito. È nato così, nel 2015, il concorso Underwater Photographer of the Year, grazie ai fotografi Alex Mustard, Dan Bolt e Peter Rowlands e alla loro voglia di far rivivere la pluridecennale tradizione delle principali competizioni subacquee internazionali che si svolgono nel Regno Unito. In soli quattro anni dalla sua nascita la competizione è cresciuta esponenzialmente, arrivando a contare più di 5000 fotografie subacquee scattate da fotografi di oltre 60 paesi. Grazie all'ampia copertura garantita dai principali media internazionali, le immagini vincenti sono viste da milioni di persone in tutto il mondo, e l'intera comunità di fotografi subacquei reputa il concorso come il più importante del settore.

Per quanto riguarda l'edizione del 2019, ecco le parole di Alex Mustard, che ha presieduto la giuria insieme a Martin Edge e Peter Rowlands: "Quest'ultima è stata l'edizione più ricca in termini di partecipazione e di qualità. Per quanto abbia amato i vincitori di ogni categoria e dei premi speciali, ciò che apprezzo maggiormente è l'intera raccolta di scatti perché celebra l'eccellenza tra le diverse discipline della fotografia subacquea. Godetevi ogni singola immagine."

© Richard Barnden/UPY2019

"British Underwater Photographer of the Year 2019 "The Gauntlet" - "Il guanto di sfida", Richard Barnden (United Kingdom), vincitore nella categoria Behaviour-Comportamento

Ci troviamo nella Polinesia Francese e mentre il sole tramonta sul passaggio meridionale dell'atollo di Fakarava, i circa 700 squali che pattugliano la bocca del canale di giorno cominciano a cacciare di notte. Il guanto di sfida è lanciato.

Scendendo nell'oscurità il fotografo può sentire il cuore battere un po 'più veloce del normale mentre centinaia di squali coprono il fondo.

Ad un tratto avvista uno sfortunato pesce pappagallo alla ricerca di un nascondiglio tra i coralli, schivando sciami di squali all'inseguimento. Uno squalo grigio della scogliera improvvisamente afferra il pesce pappagallo per la sua testa mentre l'altro si attorciglia al di sotto di esso per ottenere una presa migliore.

In preda alla disperazione, è sceso dritto verso l'obiettivo, permettendo di scattare un attimo prima che il fotografo si accucciasse attendendo che passasse il branco di squali, alle cui spalle non rimanevano che solo alcune scaglie di pesci pappagallo.

Il commento della Giuria che ha assegnato il premio più prestigioso della competizione, riguarda il fatto che il fotografo era nel bel mezzo della caccia, e la foto ci porta esattamente lì, facendoci sperimentare il lato più selvaggio dell'oceano.

Pur contribuendo a restituire una percezione squilibrata degli squali da parte del pubblico, come immagine che cattura il comportamento, essa ha dramma, adrenalina, grazia, bellezza e finalità: una combinazione molto rara in un'unica immagine.

Up & Coming Underwater Photographer of the Year 2019
“Paradise”- “Paradiso”, Taeyup Kim (Korea)
Stregato da questo luogo meraviglioso nella Polinesia francese, il fotografo racconta che ritrarlo non è stato semplice, trovandosi in una posizione molto instabile quasi a pelo dell’acqua e tra i coralli, e considerando che la superficie dell’acqua era increspata dal passaggio delle imbarcazioni.
Confessa che avrebbe voluto ritrarre, nell’immagine anche uno squalo grigio e uno squalo pinna nera che aveva visto nei dintorni: pur non essendoci riuscito, è rimasto incantato dal paesaggio e dallo scatto.
Così come i giudici, che hanno valutato superbamente questa immagine a metà tra l’acqua e il cielo.

Marine Conservation Photographer of the Year 2019
“Caretta caretta turtle” – “Tartaruga Caretta caretta”, Eduardo Acevedo (Spagna)
Le tartarughe Caretta Caretta trascorrono gran parte della loro vita in mare aperto.
Arrivano alle Isole Canarie dopo aver attraversato l’Oceano Atlantico dalle spiagge caraibiche. In questo viaggio di molti anni spesso devono evitare trappole pericolose come plastica, corde, reti da pesca, ecc.
In questo caso particolare l’esemplare è rimasto intrappolato in una rete da cui è stato praticamente impossibile sottrarsi.
Ma forse se ne potrà liberare grazie all’aiuto del fotografo che stava nuotando nelle stesse acque.

Most Promising British Underwater Photographer 2019
“Marine Compass” – “Bussola marina”, Malcolm Nimmo (Regno Unito)
Questa fotografia è stata scattata durante uno snorkeling nelle Isole Scilly, in Grand Bretagna, in pochi metri d’acqua, scattando direttamente verso l’alto per catturare le caratteristiche della superficie in quello che viene chiamato “finestra di Snell”: un fenomeno ottico causato dalla rifrazione della luce, per cui dalla profondità dell’acqua si può vedere tutto oltre la superficie attraverso un cono di luce.
Nel caso di questa immagine è particolarmente apprezzabile la capacità del fotografo nell’essere riuscito a conferire la giusta illuminazione al soggetto in primo piano e al cielo che si vede oltre la superficie dell’acqua.

Categoria Grandangolo
“Gentle Giants” – “Giganti gentili”, François Baelen (Isole Reunion)
Nelle parole del fotografo il racconto della nascita di questa foto:”Alla fine della giornata, questa megattera si è fermata a 15 metri di profondità e mi ha permesso di nuotare a pochi centimetri dalla sua coda.
Ho detto al mio amico sub che volevo facesse parte dello scatto e intanto, incuriosito, si è avvicinato un cucciolo. Da laggiù la scena sembrava irreale e sono contento che questa fotografia abbia catturato questo momento. Le megattere sono animali incredibili e pacifici e non riesco ancora a credere che oggi siano ancora oggetto di caccia.”

Categoria Macro
“Fast cuttlefish” – “La seppia veloce”, Fabio Iardino (Italia)
All’inizio dell’anno il fotografo si reca spesso nel Golfo di Trieste per effettuare immersioni notturne alla ricerca di piccole seppie da ritrarre.
La speranza era quella di trovarne alcune durante la fase dell’accoppiamento, ma questa che si spostava in solitario lo ha invitato a sperimentare tecniche di utilizzo del flash per fotografare l’effetto del movimento al fine di dare dinamicità all’immagine.
Quello che sarebbe stato il classico ritratto si una Sepiola è diventata una foto indimenticabile.

Categoria Macro – Secondo classificato
“Inside the eggs” – “All’interno delle uova”, Flavio Vailati (Italia)
“Mi sono recato nelle Filippine per fotografare queste lumache marine.
Avevo già visto questo esemplare su queste uova ma per realizzare questa foto ho dovuto aspettare che si posizionasse nel punto che avevo immaginato.
Ho avuto la possibilità di un solo scatto perché anche se lento, si è mosso abbastanza velocemente!”

© Marcello Di Francesco/UPY2019

Categoria Macro – Menzione speciale
“Bubbles” – “Bolle”, Marcello Di Francesco (Italia)
Questo scatto è nato con l’intento di provare qualcosa di diverso per un concorso fotografico svoltosi nelle Filippine. L’intenzione del fotografo era quella di ritrarre una lumaca marina in un’immagine di grande impatto. Spesso questi animali si trovano in luoghi che non consentono sfondi bellissimi o colorati, quindi per evitare il classico nero ha deciso di utilizzare uno sfondo speciale che unito alla sfocatura data dall’apertura dell’obiettivo ha esagerato i colori del soggetto e ricreato l’effetto di bolle sott’acqua.

Categoria Relitti
“Big Guns” – “Grandi cannoni”, René B. Andersen (Danimarca)
Il relitto è quello della HMS Audacious, una corazzata costruita dalla Royal Navy nei primi anni dieci, affondata da una mina navale tedesca sulla costa dell’Irlanda del Nord nell’ottobre 1914, giace a una profondità di 64 metri. Il fotografo ha usato alcune lampade per illuminare la nave e anche se stesso, che vediamo in un angolo della foto. A causa della corrente e della profondità, le variabili da considerare erano molte e allontanandosi dalla fotocamera bisognava incrociare le dita a ogni tentativo di autoscatto.

© René B. Andersen/UPY2019

© Nicholas Samaras/UPY2019

Categoria Ritratto

"Fly high and smile" – "Vola in alto e sorridi", Nicholas Samaras (Grecia)

Abbandonata da nuotatori e subacquei per molti anni a causa della miniera d'oro proprio sul bordo del golfo, la località greca di Stratoni è quasi un segreto ben custodito per i subacquei e i fotografi.

L'autore della foto premiata ci racconta come è nata:"Ho visitato Stratoni tre volte nell'agosto 2018 per un progetto fotografico dedicato alla colonia di cavallucci marini che è riuscita a sopravvivere lì. Alla mia terza e ultima visita stavo progettando di creare una foto di gruppo di cavallucci marini, prima del tramonto, usando la luce naturale.

All'ultimo momento, una piccola razza è entrata in scena! Nascosta nella sabbia a pochi centimetri dalla mia macchina fotografica, ha iniziato a nuotare nelle secche. Sono riuscito a con lei e posizionare la mia macchina fotografica al di sotto per catturare un ritratto della sua pancia con la bocca e il naso che sembravano il volto sorridente di un angelo felice, con i raggi del sole sullo sfondo che addolcivano il colore allo smeraldo." Un effetto davvero sorprendente.

Categoria Ritratto – Menzione speciale

"Crab in the stream" – "Un granchio nella corrente", Pietro Formis (Italia)

Secondo la Giuria si tratta di una delle migliori immagini di tutto il concorso.

Un Granchio d'acqua dolce (Potamon fluviatile) nelle acque di un fiume italiano che cerca di nascondersi tra le radici di un albero. Questo animale fragile è molto sensibile all'inquinamento, alle attività umane, alla presenza di specie esotiche e ai cambiamenti climatici, lo si può rintracciare in un numero sempre minore di località.

Particolarmente apprezzata è stata la combinazione dei colori di questa immagine: il verde della vegetazione sullo sfondo, il blu dell'acqua che scorre e il colore caldo del soggetto.

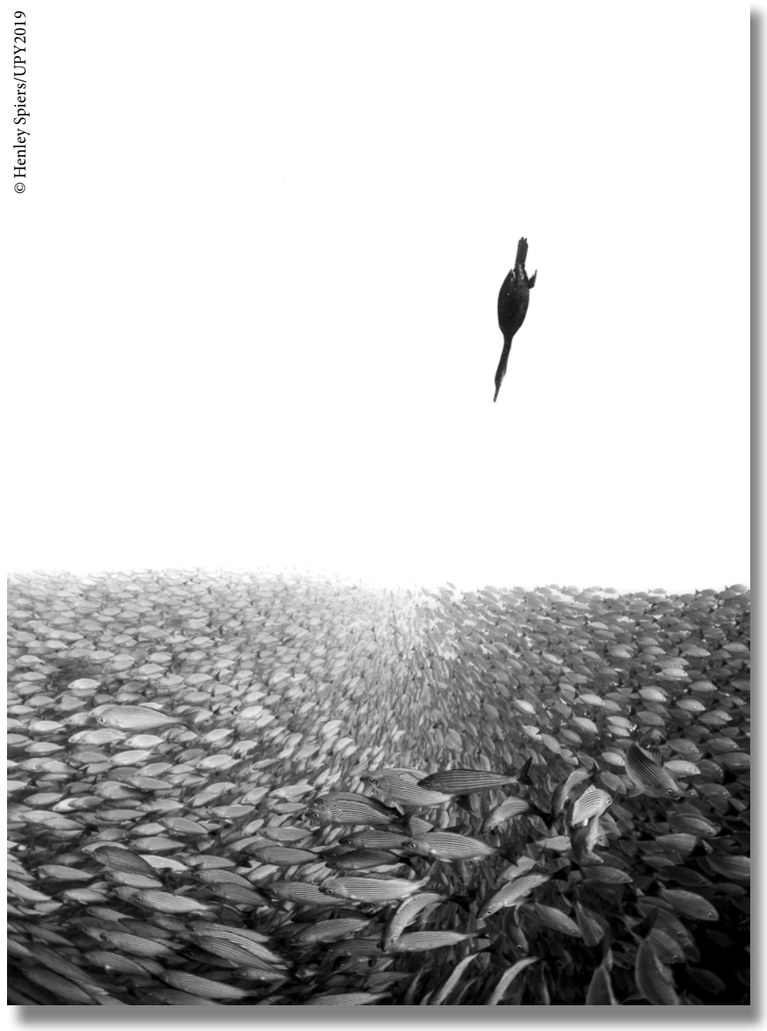
© Pietro Formis/UPY2019

© Filippo Borghi/UPY2019

Categoria Ritratto – Menzione speciale
'La pescatrice' - Filippo Borghi (Italia)
Intorno alla metà dell'inverno, nel Mar Tirreno centrale, la rana pescatrice arriva dalle acque profonde per l'accoppiamento e questo è il momento migliore per avvicinarsi e fotografare questo animale. La sfida è trovare una bella angolazione per ritrarne la faccia non proprio bellissima. Il commento del giudice: "Questa rana pescatrice è un soggetto talmente caratteristico che se ne ottiene un ritratto straordinario. Lo scatto dimostra anche che è possibile utilizzare qualsiasi obiettivo per catturare questo animale sott'acqua, anche un fisheye."

© Virginia Salzedo/UPY2019

Categoria Ritratto – Menzione speciale
"The Woman in Red" – "La Signora in rosso", Virginia Salzedo (Italia)
Che piaccia o meno la fotografia di moda, difficilmente si potrebbe vedere sott'acqua una combinazione di colori complementari più bella e una posa molto elegante. Un'immagine molto ben eseguita. L'autrice ce la racconta così:"Amo la fotografia perché mi permette di sognare con gli occhi aperti, e quando nasce un'idea dentro di me, subentra una forte sensazione di inquietudine, e finché non è realizzata non posso sentirmi in pace. La foto rivela come mi sento quando sono in mare, la mia anima diventa leggera, il mio corpo diventa tutt'uno con l'acqua che mi avvolge. Volevo un'immagine delicatamente sensuale, avevo bisogno di un abito che potesse galleggiare tra i pesci. Mi sono ricordata che la mia amica d'infanzia Virna è una designer di grande talento, così l'ho chiamata per la creazione del vestito. La scelta della modella è stata fondamentale per il successo di questa foto: Sanda Delija è una campionessa di immersione libera, ha posato a 18 metri di profondità tra i pesci, per diverse ore, fino a quando non siamo riusciti a ottenere lo scatto giusto."



© Henley Spiers/UPY2019

Categoria Bianco & Nero
“Between Two Worlds” – “Tra due Mondi”, Henley Spiers (Filippine)
A dieci metri di profondità ci si può trovare in bilico tra due mondi. Sotto, un enorme banco di pesci, sopra, un singolo Cormorano pattuglia la superficie, riprendendo fiato e scrutando una potenziale caccia sottomarina. Il cormorano, meglio disegnato per nuotare che volare, si tuffa in velocità, inseguendo aggressivamente il pesce. Il banco si muove all’unisono per sfuggire al becco acuto dell’uccello, rendendo difficile isolare un singolo bersaglio. Il più delle volte l’uccello torna in superficie a becco vuoto e la pace sembra momentaneamente ristabilita. Attraverso la superficie luminosa, il fotografo cerca di osservare il predatore anticipandone la prossima incursione subacquea. Questa immagine cattura la sagoma nera e ostile del cormorano mentre si tuffa sulla sua preda, che per un breve istante rimane ignara del pericolo di cui sopra.

Categoria Bianco & Nero – Terzo classificato
“Serena - Italian beauty” – “Serena- Bellezza italiana”, Gianni Pecchiar (Italia)
L’idea è stata immaginata e concepita in bianco e nero, al fine di esaltare i dettagli del corpo, del viso, dei capelli e dei vestiti nei contrasti di luce e buio, il tutto impreziosito da bolle irregolari che cercano di trasmettere tranquillità, sensualità e femminilità del soggetto ritratto, nel suo trovarsi nell’elemento acqua. Il commento della Giuria:”Le belle immagini di persone sott’acqua sono tra le immagini subacquee più difficili da produrre e qualcosa che i giudici di questo concorso apprezzano sempre. A differenza delle foto in mare aperto, ogni dettaglio di questo scatto è stato progettato e creato per realizzare questa incantevole foto.”

© Gianni Pecchiar/UPY2019

Categoria Fotocamera compatta
“Hairy in the Sunrise” – “Capellone all’alba”, Enrico Somogyi (Germania)
Per ottenere questa immagine, l’autore si è avvalso unicamente delle impostazioni fornite dalla macchina fotografica, con un sapiente utilizzo di luce naturale per il soggetto sulla superficie dell’acqua e del flash per quello sotto la superficie. Il ricercato un bilanciamento anche dei colori presenti nella parte superiore e inferiore dell’immagine ne hanno fatto una foto vincente agli occhi della Giuria.

Categoria Fotocamera compatta – Menzione speciale
“Octocoral with Model” – “Octocorallo con modello”, Andrea Falcomatà (Italia)
La foto, scattata a circa 20 metri di profondità, mostra un gruppo di gorgonie gialle e bianche con la sagoma di Heidy, la mia modella e assistente. Questa scena semplice per l’atmosfera e l’illuminazione ha colpito i Giudici, che commentano: ”Siamo rimasti molto colpiti da questa immagine grandangolare fin dall’inizio. Buia, malinconica, simpatetica. I ventagli di coralli incorniciano il subacqueo in lontananza e la presenza della torcia che reca in mano crea equilibrio e fornisce profondità. Ancora una volta siamo impressionati dai colori in primo piano che fanno scorrere l’occhio dell’osservatore alla ricerca dello sfondo. Il bagliore appena accennato dei raggi di sole in lontananza completa questa composizione.”

CARMINE **MALITO REBECCO**

IL GRADIENTE TERMICO VERTICALE

Un parametro fondamentale per la previsione meteorologica

Per comprendere un po' meglio il funzionamento generale del meteo e il significato delle previsioni che spesso assorbiamo passivamente dai media, il nostro punto di partenza non può che essere la ragione per cui tutto si muove nell'atmosfera terrestre, e in particolare nella troposfera, dove viviamo: la differenza di temperatura tra le masse d'aria. La condizione per cui due quantità d'aria presentano quantità di calore diverse è definito gradiente termico.

In particolare, quest'ultimo, nell'accezione di gradiente termico verticale, definisce l'attitudine di una massa d'aria a salire in alto, verso gli strati più elevati dell'atmosfera.

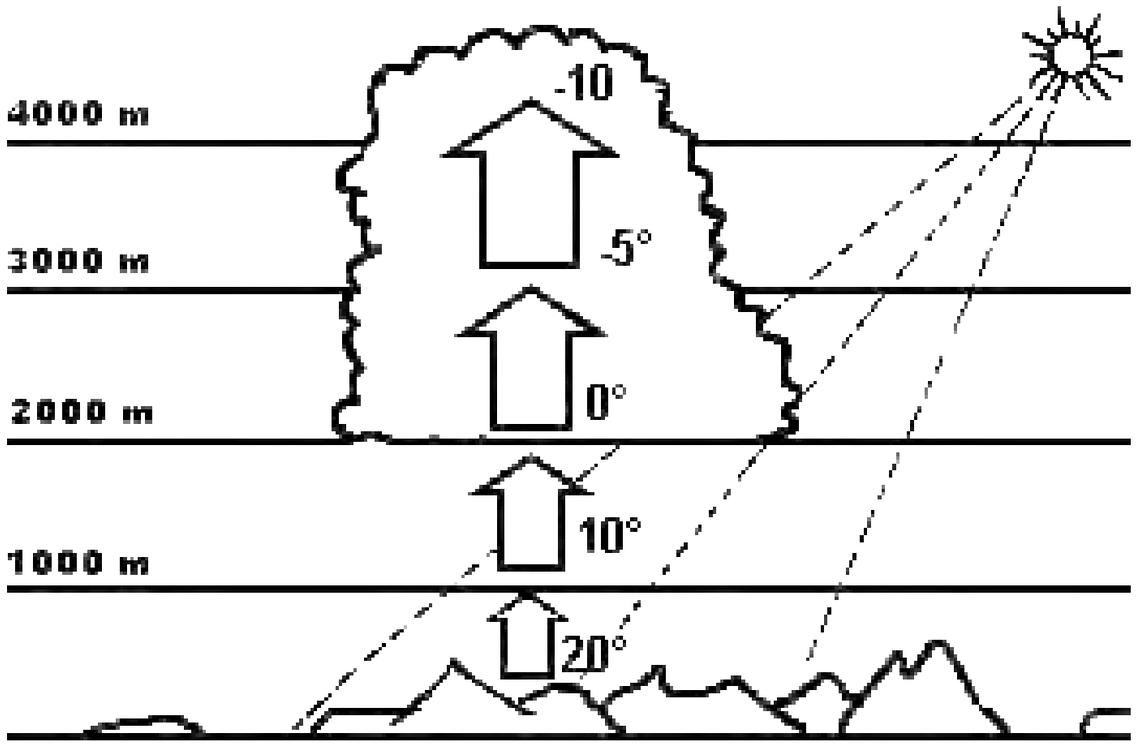
Tralasciando per un momento il come e il quanto una massa d'aria si muove, è opportuno chiedersi da cosa dipenda la diversa temperatura assunta dalla massa d'aria.

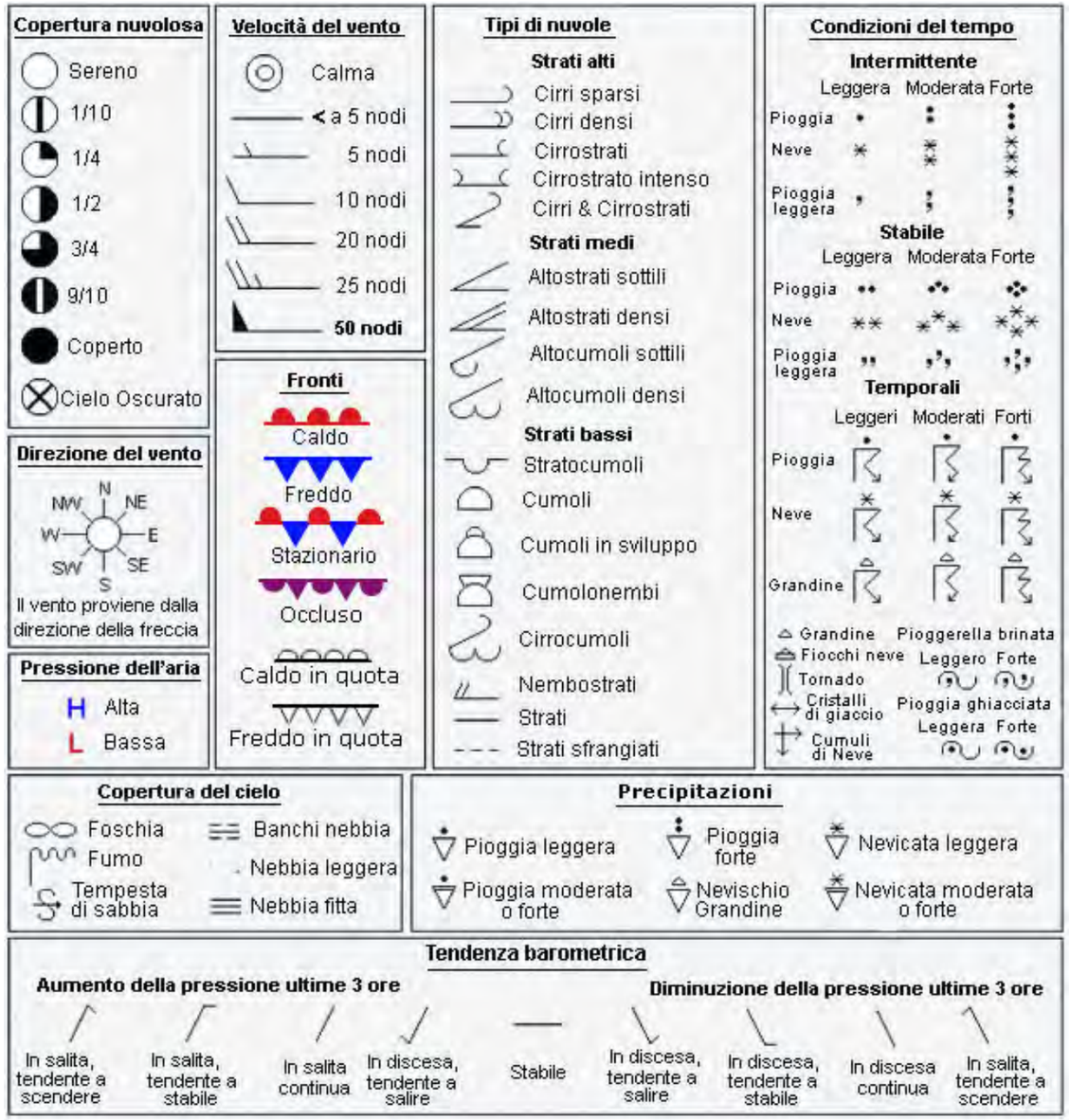
La risposta, per quanto banale possa sembrare, risiede nel calore trasferito dal Sole negli strati bassi dell'atmosfera che viene trattenuto in maniera maggiore o minore a seconda di una serie di fattori tra i quali principalmente troviamo la peculiarità della zona del pianeta considerata.

Poiché la crosta terrestre non è omogenea, le masse d'aria che la sovrastano avranno differenti temperature.

Se paragoniamo l'effetto dell'irradiamento solare su di uno specchio acqueo rispetto ad una zona occupata da un grande centro urbano, è facile comprendere che nel primo caso avremo una massa d'aria più fredda, almeno inizialmente, nella prima parte di una giornata assolata, mentre per effetto dell'asfalto e del cemento la seconda sarà certamente più calda. In quest'ultimo caso si verificherà che l'aria a contatto con il suolo, sotto l'effetto di una vera e propria "spinta al galleggiamento", si solleverà. Ciò accade perché il peso specifico di una massa d'aria calda è minore dell'aria fredda circostante. Ma fin quando si solleverà? La risposta è semplice: fin quando non raggiungerà una zona con la stessa temperatura e stesso peso specifico.

La massa d'aria che ascende subisce inoltre un altro fenomeno: poiché la pressione è maggiore al suolo rispetto agli strati più alti della troposfera, la massa d'aria in salita si espande e contemporaneamente inizia a raffreddarsi.
In quest'ultimo caso si verificano due condizioni di raffreddamento la cui discriminante, il fattore che li distingue, è la condensazione del vapore acqueo. Prima di tale evento il raffreddamento si definisce "adiabatico secco" ovvero tale processo avviene senza scambio di calore tra la massa d'aria calda e l'ambiente circostante. In questa fase si ha una perdita di calore pari ad 1° C per ogni 100 m di salita. Continuando nel suo percorso di ascesa e di raffreddamento, la massa d'aria viene saturata del vapore in essa contenuta ed arresta la sua espansione. Si giunge in questo modo alla fase della condensazione, a cui corrisponde l'origine della nuvola. A questo punto la tipologia di raffreddamento cambia caratteristiche: la perdita di calore sarà inferiore ad 1°C per ogni 100m (circa 0.5°C in meno) e definiremo tale fenomeno "raffreddamento adiabatico saturo". Ulteriore peculiarità di questa fase è che la condensazione genera un calore latente pari a circa 600 calorie per ogni grammo di vapore passato allo stato liquido. Questa caratteristica è di fondamentale importanza in quanto si verifica un'ulteriore spinta ascensionale della massa d'aria in condensazione ed è proprio la quantità di calore latente che determina la forma, la tipologia e la fenomenologia associata ad una nube. Per chiarire meglio le idee, proviamo ad osservare un cumulo dalla forma arrotondata e isolato dalle altre nubi e confrontiamolo con un altro cumulo con un aspetto torreggiante e una superficie estesa, insomma, con una nube temporalesca. È facilmente intuibile che questa seconda nuvola, per poter raggiungere altezza ed espansione maggiori, ha prodotto un maggior calore latente. Non a caso le nubi che producono fenomeni meteorologici più intensi sono quelle che vengono generate da masse d'aria al cui interno vi è un maggior tasso di umidità e maggior quantità di calore. Ma di questo avremo probabilmente modo di parlarne in futuro. Per ora ricordiamoci che tali ascensioni creano i moti convettivi delle nuvole. Per completare il discorso sulle differenti temperature delle masse d'aria dobbiamo necessariamente, almeno come accenno iniziale e in maniera molto semplice, definire i fronti caldi, freddi, occlusi e stazionari. Se in precedenza abbiamo definito le caratteristiche di una massa d'aria relativa ad una singola zona circoscritta, dobbiamo ora allargare la visuale e portare il discorso su zone del pianeta molto più ampie, come i continenti. Ragionando quindi ad un livello geografico esteso, un fronte caldo si definisce tale quando la temperatura prima della sua genesi o del suo passaggio è inferiore a quella da esso espressa. Sulle carte meteo tali fronti vengono rappresentati con delle linee rosse sui vengono collocati dei semicerchi dello stesso colore. Specularmente, si definisce fronte freddo una massa d'aria estesa che presenta una temperatura inferiore a quella del fronte precedente o verso il quale si muove. Quest'ultimo viene rappresentato con una linea blu su cui sono rappresentati dei triangoli dello stesso colore. Quando questi due fronti si incontrano generano il fronte occluso, ed è questa la zona in cui generalmente avvengono i fenomeni più intensi, come ad esempio le precipitazioni. Anche la rappresentazione grafica è data dall'insieme della simbologia dei fronti caldi e freddi: una linea in cui triangoli blu e semicerchi rossi sono presenti sullo stesso lato. A volte questa linea viene indicata per convenzione con una colorazione viola/rosa. Se, al contrario, i simboli del fronte freddo e del fronte caldo vengono rappresentati sulla stessa linea ma su lati opposti della stessa, siamo invece in presenza di un fronte stazionario. Di solito in questa zona non si verificano fenomeni particolari perché, per una serie di ragioni, i due fronti (caldo e freddo) non interagiscono tra di loro. Concludiamo questo primo "incontro" dicendo che la direzione e la velocità dei fronti sono elementi fondamentali per capire l'evoluzione del meteo e dei fenomeni ad essi connessi. Approfondiremo in seguito le differenze più importanti che distinguono i diversi fronti, per il momento ci limitiamo a dire che la diversa provenienza geografica genera caratteristiche uniche anche all'interno di fronti della stessa tipologia.per maggiori approfondimenti al sito fenomenitemporaleschi.it a cura del meteorologo Alberto Gobbi.





GIULIO **CIMMINO**
Tenente di Vascello (CP) Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Agropoli

L'IPOTECA SULLA NAVE IN COSTRUZIONE

Un vecchio istituto all'avanguardia

Tutti sanno che l'ipoteca, denominata nel diritto romano *pignus conventum*, costituisce una garanzia reale su cosa altrui di matrice meramente convenzionale e di contenuto analogo al pegno, a differenza del quale, invece, non comporta il trasferimento del possesso del bene offerto in garanzia dal debitore al creditore.
Non tutti sanno, però, che a partire dalla seconda metà del XIX secolo sul panorama giuridico europeo nacque un ampio dibattito intorno alla possibilità di concedere ipoteca sulla "nave in costruzione".
Erano gli anni della rivoluzione dei trasporti in cui, anche grazie all'impiego del ferro ed allo sfruttamento dell'energia termica, venivano varate le prime navi a vapore molto più veloci delle costruzioni (a vela) precedenti e soprattutto in grado di tenere l'andatura anche in assenza di vento o con venti sfavorevoli, il tutto a beneficio di una considerevole diminuzione delle distanze. Ma le nuove navi richiedevano alle imprese di navigazione degli investimenti ingenti, verso i quali risultò ben presto insufficiente il c.d. "prestito a cambio marittimo". Era necessario quindi che gli istituti bancari finanziassero le costruzioni delle grandi navi, ma in cambio di cosa? Prestare una idonea garanzia per la costruzione di una nave avrebbe significato reperire comunque un'importante contropartita economica (solida e sicura) che avrebbe quasi sicuramente scoraggiato i buoni propositi di investimento; come fare ?
La soluzione venne trovata sul piano giuridico riconoscendo rilevanza all'ipoteca non solo sulla nave costruita e definita in ogni suo arredo e pertinenza, bensì, anche, sulla nave in costruzione. Prima, però, era necessario vincere quel timore reverenziale nei confronti di un rigido principio di diritto, suggellato all'art. 1119 del codice civile francese del 1804, che si opponeva alle ipoteche mobiliari recitando: "*Le meubles n'ont pas de suite par hypothèque*".
Intanto, mentre i giuristi si interrogavano intorno all'edificabilità di questo istituto di diritto[1],
la fucina della seconda rivoluzione industriale sformava navi sempre più evolute e costose. A ben vedere, già con il Codice di Commercio del 1882 (art. 486) il legislatore italiano riconobbe l'ammissibilità di una garanzia reale sulla nave, ma scelse il nome ibrido di "pegno navale" per intitolare l'istituto, dimostrando pertanto di cedere dinnanzi al citato atteggiamento intellettuale di diffidenza.
Successivamente, la Convenzione di Bruxelles del 25 maggio 1987 (ratificata dall'Italia con Legge 24 aprile 1990 n. 106) ha soppresso ogni forma di legalizzazione per i paesi dell'Unione Europea ad essa aderenti, che ad oggi oltre all'Italia risultano essere Belgio, Danimarca, Estonia, Francia, Irlanda, Lettonia. Ai sensi di tale ultimo accordo, l'atto giunge in Italia privo di ogni traduzione e di ogni certificazione relativa al soggetto rogante o autenticante, pertanto, spetterà al notaio italiano che riceve in deposito l'atto eseguire tutti i controlli del caso; a tale scopo, l'art. 4 della Convenzione prevede la possibilità di richiedere informazioni all'Autorità centrale competente dello Stato da cui l'atto proviene, previa motivazione.

© Laboratorio Fotografico Ansaldo

1923, CANTIERI ANSALDO. PIROSCAFO PASSEGGERI AMMIRAGLIO BETTOLO PRONTO AL VARO NEL CANTIERE NAVALE DI SESTRI PONENTE, COMMISSIONATO DALLA SOCIETÀ TRANSATLANTICA ITALIANA

Accanto a tali "convenzioni allargate", esistono poi diverse convenzioni bilaterali che disciplinano il riconoscimento di specifiche categorie di atti, soprattutto per quanto concerne il diritto di famiglia (specie in materia di filiazione e matrimonio).
Orbene, tale robusto sistema normativo sembra affacciarsi ad un momento di svolta fissato il 16 febbraio 2019, data in cui per tutti i Paesi dell'Unione Europea entrerà in vigore il Regolamento UE 2016/1191 approvato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio il 6 luglio 2016, il quale prevede un'esenzione pressoché generalizzata da legalizzazione e formalità analoghe per i documenti pubblici, salvo il diritto per i cittadini europei di pretendere l'esecuzione delle tradizionali forme di legalizzazione.
In definitiva, auspicando che la nuova normativa europea contribuisca a realizzare il prefisso scopo di "mantenere e sviluppare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia senza frontiere interne, in cui sia assicurata la libera circolazione delle persone", ci riserviamo la considerazione – diffusa tra chi va per mare – che, talvolta, il rispetto delle formalità mette al riparo dal fortunale.
La locuzione "ipoteca navale" venne definitivamente accolta in Italia solo a seguito della ratifica della convenzione di Bruxelles del 1926 (con il R.d.l. n. 1816 del 1928: "*Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèque maritimes* – 1926) che estese la garanzia alla "nave in costruzione" e "da costruire", attraverso un vero "regime di circolazione controllata".
Tale regime rispondeva e risponde ancora oggi a finalità pubblicistiche connesse alla necessità di garantire la sicurezza della navigazione (attraverso un controllo amministrativo e tecnico sulle costruzioni, nonché attraverso un sistema di gestione della sicurezza dei traffici marittimi) ed a finalità privatistiche, inerenti alla sicurezza dei traffici giuridici.
In termini più pragmatici, ciò comportò:
- un controllo tecnico-amministrativo. Quest'attività prende avvio sin dal primissime fasi di costruzione della nave, potremmo dire che esso inizia già con la manifestazione della volontà di costruire contenuta nella dichiarazione di costruzione e nella dichiarazione di stazza[2] – quest'ultima redatta una volta ultimata la costruzione e prima del varo della nave – entrambe fatte dinnanzi all'Autorità marittima;
- un sistema di gestione della sicurezza dei traffici marittimi.
Si tratta di un insieme di norme che stabiliscono i livelli di qualità della navigazione marittima e la relativa rete di controlli, le cui ordinate sono: la *safety*, cioè la "sicurezza" come salvaguardia di persone, mezzi di trasporto e beni trasportati dalla pericolosità "intrinseca" della navigazione; e la *security*, ovvero la "sicurezza" quale tutela di persone, mezzi di trasporto e beni trasportati dalla pericolosità "estrinseca" alla navigazione dovuta ad atti illeciti compiuti dall'uomo;
- una maggiore sicurezza dei traffici giuridici. Basti pensare che già dalla fase di costruzione una nave può essere venduta e formare oggetto di altri tipi di garanzie secondo un sistema di segnalazione positivamente individuato.

Tornando più specificamente all'ipoteca sulla nave in costruzione, è interessante scrutare da vicino il peculiare rapporto intercorrente tra l'art. 2823 C.C e l'Art. 566 Cod. Nav. La norma comune enuncia che: "l'ipoteca su cosa futura può essere validamente iscritta solo quando la cosa è venuta ad esistenza"; pertanto fino a quando questa non verrà ad esistenza, tra le parti dell'atto di concessione potrà soltanto instaurarsi un rapporto di tipo obbligatorio.
La norma speciale, invece, prevede che la trascrizione dell'ipoteca nel registro delle navi in costruzione determinerà la produzione di un "effetto prenotativo" del grado ipotecario, cosicché una volta venuta ad esistenza, la nave risulterà gravata da una garanzia reale in senso proprio.
Orbene, solo oggi alcune leggi in materia edilizia hanno introdotto delle prescrizioni che di fatto superano il limite dell'art. 2823, consentendo di iscrivere ipoteca sull'immobile in costruzione. La posizione "garantista" verso i beni immobili assunta nel '42 dal legislatore codicistico probabilmente era stata dettata dalla necessità di prevenire speculazioni, specie quelle usurarie, o dovuta alla difficoltà di descrivere il bene o forse causata da scelte di politica legislativa.
Da un confronto con la disciplina civilistica appare evidente, dunque, come il regime ipotecario del Codice della navigazione rappresenti ancora oggi un'autentica avanguardia sul panorama giuridico nazionale, in quanto nessun'altra tipologia di beni mobili (né i beni immobili) gode di una simile dignità sul piano del diritto, grazie alla quale – lo rimarchiamo – è possibile riconoscere valore già alla c.d. nave *in fieri* (e quindi ipotecarla), cioè ai materiali di costruzione e quindi alla combinazione che di essi va realizzandosi via via che il processo di costruzione progredisce.
Tuttavia oggigiorno si fa sempre meno ricorso a tale Istituto. Le ragioni vanno ricercate non solo nei cambiamenti della cantieristica navale, che ha assunto oramai connotati differenti rispetto al passato, stante la scomparsa delle grandi imprese nazionali e la conseguente crescita di molteplici realtà imprenditoriali piccole, a cui si assomma un cronico stato di crisi economica che ha limitato la possibilità di accesso al credito bancario in assenza di idonee garanzie. Invero, non va sottaciuto come l'Ipoteca sulla nave in costruzione abbia accusato soprattutto il colpo inferto già dall'allora Comunità Economica Europea che, conformemente al principio della libera concorrenza, eliminò progressivamente i c.d. aiuti di Stato in favore delle imprese di costruzioni nazionali.

93

DIRITTO MARITTIMO

LA IPOTECA NAVALE

PER

GIOVANNI DE GIOANNIS GIANQUINTO

Professore ordinario di Dritto Pubblico Amministrativo
nella Regia Università di Pisa

Compagnie Méditerranéenne de Navigation

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.500.000 FRANCS
Divisé en 6.000 Actions de 250 Francs

SIÈGE SOCIAL A LYON

Statuts déposés aux minutes de Me BRAC DE LA PERRIÈRE, Notaire à Lyon, suivant acte du 26 Mai 1905

Obligation Hypothécaire de 500 francs 4 % au Porteur

N° 0234

Faisant partie des 2.000 obligations hypothécaires de 500 francs 4 p/o représentant l'emprunt de 1.000.000 de francs, autorisé par l'Assemblée générale extraordinaire du 27 mai 1905 et réalisé aux termes d'un acte reçu par Me Berger, notaire à Lyon, le 1er juin 1906.
Rapportant un intérêt annuel de 20 francs, payable par moitié, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, sous déduction des impôts.
Remboursable au pair en vingt-cinq ans à partir du 1er décembre 1906, suivant le tableau d'amortissement ci-contre, par tirage au sort, mais avec faculté pour la Compagnie de se libérer au pair à toute époque par anticipation, totalement ou même partiellement.

Ces obligations sont garanties par une affectation hypothécaire au premier rang sur les vapeurs Bastia, Orient, Algérien, Jeanne d'Arc et Emile attachés au port de Marseille.
Aux termes de l'acte d'émission du 1er juin 1906, un représentant légal des obligataires a été désigné avec les pouvoirs les plus étendus de diriger, modifier et même annihiler complètement les garanties hypothécaires conférées.
L'acte notarié du 1er juin 1906 contient les conditions de l'émission et du remboursement des obligations, les garanties conférées, ainsi que les droits et devoirs des représentants légaux des obligataires.

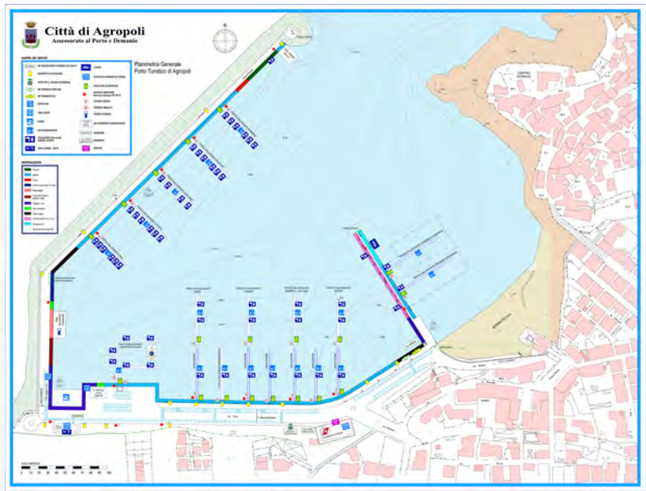
UN ADMINISTRATEUR.

UN ADMINISTRATEUR.

LYON, le 1 JUIN 1906

Al di là di ogni considerazione di carattere economico o politico, per i romantici del Diritto della Navigazione rimane il fascino verso un Istituto inedito, che rappresenta una delle punte di maggior pregio dell'ingegneria giuridica progettata dallo Scialoja, che, ancora oggi, con rinnovata attualità, garantisce certezza ai traffici giuridici che veicolo il credito verso le costruzioni navali.

Nota 1. Il celebre giurista Giovanni De Gioannis Gianquinto, fu uno dei primi studiosi del fenomeno con l'opera intitolata "La ipoteca navale", edita nel 1879 a Napoli.
Questi riassunse in quattro punti le ragioni di principale opposizione al nuovo Istituto:
1. Mobilità della nave dal punto di vista giuridico: "… la nave dicesi è una cosa mobile …"
2. Mobilità della nave dal punto di vista di sicurezza di fatto: "… alcuna legge non mai potrà fornire al creditore … un'equivalente sicurezza a quella che il creditore pignoratizio ritrova nel possesso del pegno, od il creditore ipotecario nella immobilità della cosa ipotecata …"
3. La fragilità della nave: "… è impossibile che un capitalista riponga la sua confidenza in una garantia soggetta a somiglianti rischi";
4. La poziorità dei privilegi legali: "perquanto lo si voglia circondare di guarentigie e di favore lo istituto dell'ipoteca navale, desso nè dovrà nè potrà mai prevalere su i privilegi legali di certi creditori …"
Nota 2. Dichiarazione questa che ancora oggi si caratterizza per un'anacronistica formula di giuramento:
"Quest'oggi innanzi a me ___ in questa Capitaneria di porto si è presentato il Signor ___ il quale, dopo avermi mostrato il titolo che lo abilita a funzionare come perito stazzatore … omissis … avendogli io datato lettura dell'art. 481 del Codice Penale approvato con R. Decreto 19 Ottobre 1930 n. 1398, l'ho invitato nei modi stabiliti dall'art. 193 del Codice di procedura civile, approvato con R.D. 28 ottobre 1940 n. 1443 a prestar giuramento, ed egli consapevole dell'importanza morale del medesimo e del vincolo religioso che i credenti contraggono innanzi a Dio ed agli uomini, ha giurato di aver dichiarato la pura verità … omissis …



Informazioni ai soci

La Segreteria è sita in Via Riviera - Porto di Agropoli - 84043 Agropoli
Telefono – fax: 0974.82.83.25 / email: agropoli@leganavale.it

La Sezione effettua servizio di Segreteria dal lunedì al sabato, esclusi i giorni festivi, dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e il venerdì dalle ore 17,30 alle ore 20,30.
Il Presidente è a disposizione dei Soci il sabato dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

I versamenti delle quote sociali e per il posto barca possono essere effettuati tramite il C/C postale nr. 16921843 intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
oppure tramite bonifico bancario o postale alle seguenti coordinate:
- BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
Coordinate IBAN IT 20 V 07066 76020 000000404547
- Poste Italiane
Coordinate IBAN IT 07 N 07601 15200 000016921843

Il porto di Agropoli è ubicato nella zona ovest della città, ricavato all'interno di un'insenatura che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino ed è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci orientati rispettivamente per N e per NE e lungo 572 metri, da una banchina di riva lunga 327 metri, con ampio piazzale retrostante, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW e lungo 160 metri. Anticamente era un piccolo approdo naturale, caratterizzato da un lungo riparo per le imbarcazioni, e un "Fortino", punto di ritrovo per i marinai del porto. Negli anni '60 è iniziato un graduale e costante sviluppo della struttura, che oggi rappresenta un punto di riferimento importante per lo sviluppo turistico e commerciale di tutto il Cilento.

INFORMAZIONI UTILI
Area riservata al diporto • Fari e Fanali: 2660 (E 1735) – faro a lampi bianchi, grp 2, periodo 6 sec. Portata 16 M, su Punta Fortino, a NW del paese; 2661 (E 1734.6) – fanale a lampi verdi, periodo 5 sec. Portata 5 M, sulla testata del molo di sopraflutto (mantenersi a non meno di 25 m dal fanale); 2661.2 (E 1734.8) – fanale a luce rossa, 2 vert. Portata 3 M . dalla testata del molo di sottoflutto • Venti: libeccio • Latitudine : 40°21',30 N • Longitudine : 14°59',00 E • Radio : Vhf canale 16 • Orario di accesso : continuo • Accesso : mantenere rigorosamente la propria dritta sia in entrata che in uscita dal porto e lasciare la rotta libera alle imbarcazioni in uscita dal porto; velocità massima 3 nodi. Giungendo da nord durante le ore notturne i fanali di entrata del porto vengono rilevati invertiti a causa del prolungamento del molo stesso l'accesso ai pontili collegati alla banchina di riva è consentito esclusivamente ad unità aventi pescaggio non superiore a 0,30 metri a causa dell'esistenza di numerose secche nel medesimo specchio acqueo.

PER CONTATTARE IL PORTO:
Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli
Via Porto n. 15 – 84043 Agropoli (SA)
Tel. 0974/825201 – Fax 0974/826810
E-mail: ucagropoli@mit.gov.it
Posta certificata; cp-agropoli@pec.mit.gov.it
Orari: dal lunedi al venerdi dalle 09:00 alle 12:00
Il martedi e giovedi dalle 15:00 alle 16:00
Numero di emergenza 1530
Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo

PROGRAMMA ATTIVITA' PER L'ANNO 2019

Il CdS nella seduta del 4 settembre 2018 ha discusso ed approvato il programma di massima delle manifestazioni e le attività da tenere nel prossimo anno.

Manifestazioni sportive

- *Campionato Sociale Primaverile di Vela d'Altura "Costiera Cilentana"*
- *Veleggiata dell'amicizia "Pagaiando tra le vele"*
- *Trofeo A.I.L. Unitamente al Circolo Canottieri Agropoli*
- *Veleggiata delle due costiere*
- *Velalonga Agropolese "Trofeo Mario D'Avella"*
- *Vela d'autunno "Trofeo Nino Rainis"*
- *Gare di pesca:*
  1) bolentino generico
  2) pesca a seppi e polpi
  3) traina costiera
  4) gara notturna
  5) bolentino tecnico
  6) bolentino ad occhiate
  7) bolentino a pagelli
  8) traina a calamari
  9) giornata divulgativa Sampei
- *Organizzazione regate F.I.V. eventualmente assegnate alla Sezione*
- *Gare di modellismo dinamico*

Manifestazioni socio-culturali-ambientali

- *Attività a carattere ambientale*
- *Collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"*
- *Iniziative di monitoraggio ambientale*
- *Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli*
- *Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali*
- *Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate*
- *Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo*
- *Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare*
- *Festa della Cambusa*
- *Corsi di vela - iniziazione e perfezionamento - per ragazzi ed adulti*
- *Partecipazione alle attività promosse da Enti o Associazioni, di interesse ambientale,storico e culturale*
- *Gare (cucina, carte, ecc) e serate sociali a tema, da tenersi negli spazi sociali*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche della pesca sportiva*
- *Festa del Socio e convegno tematico da tenersi in concomitanza con premiazioni di eventi sportivi*

Propaganda

- *Distribuzione materiale propagandistico ed inerente il mare e l'ambiente in genere*
- *Redazione del periodico online di Sezione "Acqua Marina"*
- *Calendario sociale "L'Oro blu"*
- *Divulgazione delle attività svolte, in seno ai programmi di emittenti TV locali e sulla stampa del territorio*

GIUSEPPE **BRANCACCIO**

UN TESORO IN FONDO AL MARE

Antibiotici e antitumorali derivati da organismi che vivono negli abissi

Non stanno di vedetta sulla coffa ma siedono in laboratorio davanti a microscopi e sequenziatori. Il tesoro che i ricercatori sperano di trovare in fondo al mare è fatto di nuovi antibiotici, farmaci antitumorali e altre sostanze utili a combattere malattie incurabili.

Il capostipite dei tesori marini è la Trabectidina, un farmaco antitumorale usato per trattare i sarcomi e i tumori ovarici il cui principio attivo è istato solato negli anni '60 dalla l'*Ecteinascidia turbinata* ,un piccolo organismo che vive sulle radici delle Mangrovie del Mar dei Caraibi.

D.R.

MANGROVIE CARAIBICHE

D.R.

UN ESEMPLARE DI SARCOTRAGUS FOETIDUS, LA SPUGNA NERA DEL MEDITERRANEO

© François Roche

L' APLYSINA CAVERNICOLA È UNA SPUGNA GIALLA CON PARTICOLARI PROPRIETÀ ANTIBATTERICHE

© Sean Nash

L'ECTEINASCIDIA TURBINATA CRESCE SULLE RADICI DELLE MANGROVIE CARAIBICHE
MA È PRESENTE CHE IN PUGLIA, A MALTA E NEL SUD DELLA SPAGNA

D.R.

UN ESEMPLARE DI ECTEINASCIDIA TURBINATA, L'ASCIDIA DEI CARAIBI DA CUI SI OTTIENE LA TRABECTIDINA

Ma è stato negli ultimi vent'anni che le biotecnologie marine hanno cominciato a dare frutti.
Molto probabilmente negli oceani si nascondono molecole potenzialmente utili per l'uomo rimaste finora sconosciute perché i batteri che le producono sono impossibili da coltivare e perché non avevamo prima le tecnologie adatte.
Uno dei gruppi più interessanti è quello delle Spugne.
Nonostante l'aspetto innocuo questi semplici organismi marini filtratori sono dotati di un vero e proprio arsenale di sostanze antimicrobiche che consentono di mantenere pulita la loro superficie da ospiti sgraditi.
Da una spugna che colonizza i mari del Giappone è stata ricavata l'*eribulina mesilato*, una molecola utilizzata per la cura del Carcinoma Mammario.
Da un'altra spugna caraibica è stata estratta la *citarabina* utilizzata per la terapia della meningite e della leucemia mieloide acuta.
Da una lumaca di mare, il *Conus magus,* è stato invece sintetizzato lo *ziconotide*, un analgesico alternativo alla morfina per il trattamento del dolore cronico grave
Anche in fondo al Mediterraneo c'è un vero e proprio forziere di molecole. Un team di studiosi della stazione zoologica Antonio Dohrn di Napoli è al lavoro per aprire un nuovo dipartimento di Biotecnologia marina. Questo team di ricercatori è stato il primo a scoprire le proprietà antitumorali delle *Diatomee*, un importante gruppo di Alghe. Producono sostanze che hanno dimostrato di attivare l'autodistruzione delle cellule tumorali nei tumori polmonari e del colon senza alterare la vita delle cellule sane.
Ad ogni modo, il crescente interesse verso queste nuove risorse e i dati molto incoraggianti dei primi esperimenti fanno ben sperare sull'utilizzo di molecole estrapolate dal mondo marino in ambito terapeutico.
Dunque, se è vero quanto affermava Aristotele, "la natura non fa nulla di inutile", ulteriori riscontri importanti e significativi non tarderanno ad arrivare.

VINCENZO **BORRELLI**

PERCHÉ FREQUENTARE UN CORSO SUBACQUEO

Dall'avvicinamento al professionismo

A volte ci si chiede perché per diventare un subacqueo è necessario frequentare un corso specifico.
Beh, la risposta è semplice: perché nel mondo del silenzio tutto è possibile e quindi per entrarci bisogna essere preparati. Le ragioni principali sono tre. Innanzitutto per la sicurezza nostra e per quella dei nostri compagni di avventura, poi per conoscere l'attrezzatura che verrà utilizzata e, infine, per comprendere appieno il mondo che andremo ad esplorare.
Se si guida un'automobile, o anche una motocicletta, senza aver conseguito la patente di guida si corrono dei seri rischi Ebbene, per l'attività subacquea è la stessa cosa e perciò, se si vuole andare alla scoperta di questo fantastico mondo, è necessario affidarsi ad un istruttore esperto che in tutta sicurezza ci accompagnerà lungo tutto il percorso.
Molto spesso si pensa che la subacquea sia uno sport pericoloso e non adatto a tutti, invece non è cosi. È una disciplina che aiuta a conoscere sé stessi, sviluppa la propria capacità di autocontrollo e, se praticata "con la testa", è fra le attività sportive meno pericolose al mondo.
Per frequentare un corso subacqueo e diventare un bravo sub non è necessario essere dei superuomini o dei robot, ma basta riuscire a restare a galla lì dove non si tocca ed essere dei bravi e diligenti allievi. Al resto ci penserà l'istruttore.

© Laviero Izzo

© Laviero Izzo

Sarà lui che passo dopo passo ci guiderà nella teoria e nella pratica della subacquea.
Scendere in profondità con una bombola ad aria di certo non è come andare a giocare al calcetto e, al di là delle competenze tecniche, sono necessarie soprattutto una "preparazione mentale" e la consapevolezza di andare in un mondo alieno e allo stesso tempo straordinario.
L'inizio è la fatidica "prova sub", meglio nota come il "battesimo del mare". L'istruttore o la guida subacquea ci preparerà all'immersione e con l'ausilio di autorespiratore per potremo scendere, in tutta sicurezza, fino a una profondità massima di 5 metri.
In quel momento saremo in grado di capire se effettivamente vorremo frequentare il corso, e solo allora potrà davvero iniziare il percorso teorico e pratico.
Ma facciamo un passo indietro.
Normalmente si crede che sia sufficiente mettersi una bombola sulle spalle, buttarsi in acqua e poi rispondere a quelle che sono le regole del classico "bagnante".
Ma sappiamo per quanto tempo potremo restare a una determinata profondità sotto la superficie del mare?
Sappiamo a che velocità dovremo scendere e risalire, per evitare di "doppiare un ascensore"? Sicuramente no!
Infatti, tra le poche regole della disciplina subacquea, una delle più importanti è conoscere in anticipo la profondità alla quale ci immergeremo e sapere per quanto tempo potremo rimanere lì in sicurezza prima di risalire. Ecco, imparare a "leggere" le tabelle di immersione è, ad esempio, uno dei temi basilari che vengono trattati durante un corso sub.
E poi è necessario sapere come risolvere i problemi che si possono incontrare durante l'immersione, dallo svuotamento della maschera al cambio erogatore, dal taglio di una cima che ci trattiene al riposizionamento della zavorra…
Con un brevetto Open Water Diver il subacqueo ricreativo può immergersi fino a 18 metri di profondità, dall'alba al tramonto, quanto basta per poter scoprire un nuovo ed entusiasmante mondo. Continuando con la formazione e l'addestramento si può diventare Guida Subacquea o Istruttore, e poi ancora OTS (operatore tecnico subacqueo), un titolo professionale che dà la possibilità di svolgere lavori sino ad ora poco conosciuti, o spesso dimenticati, complice anche la poca attenzione verso il mondo dei sub.

ALFONSO **MIGNONE**

IL CODICE MARITTIMO PER IL REGNO DI NAPOLI

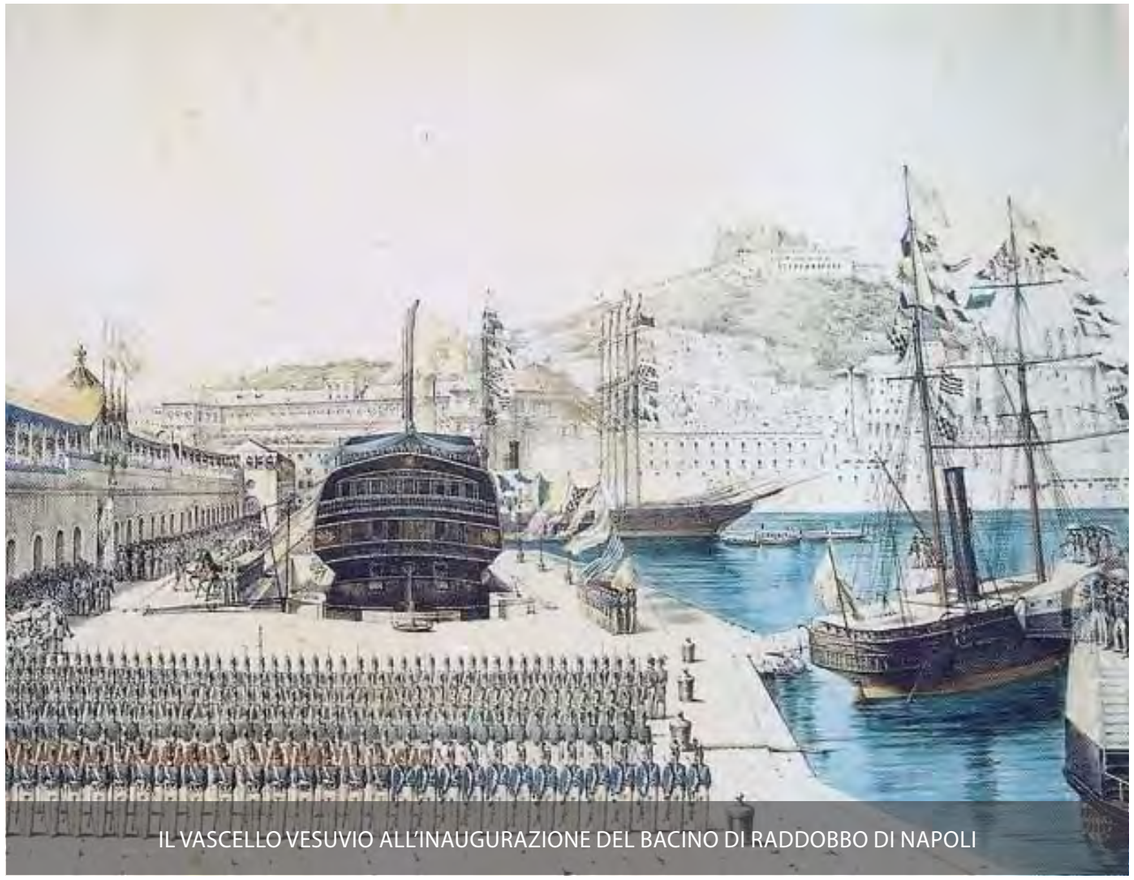
Redatto nel 1781 dal procidano Michele De Jorio

LA GIURISPRUDENZA
DEL
COMMERCIO
UMILIATA A S. M.
FERDINANDO IV.
RE DELLE DUE SICILIE, E DI GERUSALEMME,
INFANTE DI SPAGNA, DUCA DI PARMA,
PIACENZA, E CASTRO,
E GRAN PRINCIPE EREDITARIO DELLA TOSCANA
DA
MICHELE DE JORIO.
TOMO I.
IN NAPOLI MDCCXCIX.
NELLA STAMPERIA SIMONIANA.
Con Licenza de' Superiori.

Forse non tutti sanno che il Regno di Napoli vanta alcuni indiscutibili primati per quanto concerne la navigazione ed il commercio marittimo. Se le navi "Ferdinando I" e "Sicilia" furono, rispettivamente primo piroscafo varato nel Mediterraneo e il primo ad attraversare l'Oceano Atlantico, per giungere in America, non si può non menzionare il più grande cantiere navale italiano sito a Castellammare di Stabia.

Con la nascita dello Stato Moderno si assiste al processo di "nazionalizzazione" del diritto marittimo e la francese Ordonnance de la marine del 1681, fortemente volta dal Ministro del Commercio Jean Baptiste Colbert, è considerata l'antesignana della codificazione del moderno diritto del mare. Anche nell'Italia preunitaria diversi furono i testi legislativi ad essa ispirati per dotarsi di un'organica disciplina in materia e vanno ricordati i tentativi del Regno di Sardegna, del Granducato di Toscana e della Repubblica di Venezia.

Ma il primato cronologico, in tema di codificazione marittima spetta certamente al Regno di Napoli che, per la sua naturale posizione geografica aveva, con Carlo III, iniziato a operare un'organica riforma per sviluppare il proprio commercio marittimo internazionale e destinata a divenire una pietra miliare della legislazione regolante il commercio marittimo e tutti i rapporti privatistici e pubblicistici ad esso inerenti.


IL VASCELLO VESUVIO ALL'INAUGURAZIONE DEL BACINO DI RADDOBBO DI NAPOLI

Il Regno di Napoli aveva già da tempo attuato una politica di respiro internazionale che lo aveva portato a stipulare diversi trattati commerciali con le altre Potenze Navali dell'epoca. Dopo la riorganizzazione sia della Marina Mercantile che di quella Militare, nel campo della navigazione, Carlo aveva in mente la realizzazione di una codificazione del diritto marittimo e commerciale del Regno ma era riuscito soltanto ad emanare diverse nuove disposizioni di legge, sotto forma di Editti con cui si tentò di regolamentare i traffici marittimi: il Reale editto, o sia regolamento per la navigazione de' bastimenti mercantili de' 18 agosto 1741.

L'opera riformatrice proseguì con il figlio Ferdinando I a cui si deve l'interessamento per realizzare la volontà paterna. L'incarico fu affidato all'insigne giurista Michele De Jorio. Egli nacque a Procida nel 1738 e dopo aver compiuto gli studi di diritto, pubblicò a soli 23 anni un Discorso sopra la storia de' Regni di Napoli, e Sicilia, che lo fece conoscere e apprezzare dalla Corte napoletana. Alla fine degli anni Settanta iniziò a redigere quella che nelle sue intenzioni avrebbe dovuto essere una monumentale Storia del commercio e della navigazione dal principio del mondo sino ai giorni nostri. L'opera restò incompiuta ma suscito' l'interesse di Ferdinando e del suo Ministro della Marina John Francis Edward Acton. Al De Jorio, grazie alle sue doti di saggista e di profondo conoscitore dell'economia marittima, fu affidato il prestigioso compito di dotare la Corona di un codice in materia. Nel 1781 il codice era redatto e ne furono stampati a Napoli venticinque esemplari sotto il titolo di Codice Ferdinando o Codice marittimo compilato per ordine di S. M. Ferdinando IV, perché fosse esaminato dagli organi di governo che avrebbero dovuto promulgarlo dopo eventuali correzioni.

L'opera era vasta (4 tomi per complessive 2411 pagine), e denotava una grande conoscenza in campo economico e giuridico, sia per la padronanza della letteratura specifica sia per la complessità e la novità della trattazione.

De Jorio era fautore di una conciliazione tra liberismo e protezionismo in materia di traffici marittimi e il grande merito fu quello di far conciliare le teorie economiche del Genovesi e del Filangieri, del Wolff e del Vattel con il giusnaturalismo.

Di stampo romanistico è l'impostazione della parte normativa dell'opera suddivisa in tre sezioni: le persone, le cose e le azioni del mare. Ancora oggi la compilazione erudita del De Jorio è di fondamentale importanza per chiunque voglia intraprendere studi di diritto marittimo.

Purtroppo il Codice Ferdinando non fu mai promulgato e rimase, data la sua limitata tiratura, sconosciuto ai più anche perché travolta dai noti sconvolgimenti politici del 1799.

Ciò nonostante essa resta un cardine della scienza giuridica in materia. Secondo Antonio Scialoja, tra i maggiori giusnavigazionisti del novecento, fu invece ampiamente e letteralmente copiato da Domenico Azuni, giurista incaricato per la realizzazione del Codice Marittimo del Regno di Sardegna, nel suo celebre Sistema universale dei principi del diritto marittimo d'Europa, il cui primo volume uscì a Firenze nel 1795.

Solo nel 1979 ha visto la luce una sua riedizione integrale edita da Giannini e curata dal professore di storia di diritto della navigazione dell'Università "Parthenope" di Napoli Cesare Maria Moschetti.

Ciò ci porta a considerare che sarebbero opportuni nuovi studi e approfondimenti sul testo.

PAOLO **ROCCA COMITE MASCAMBRUNO**

LEADERSHIP

Barca a vela e metafore della vita

All'inizio della mia carriera lavorativa ero consapevole dell'impegno e della dedizione (oltre a una gran dose di fortuna) che mi sarebbero stati necessari per crescere professionalmente e conquistare posizioni di comando via via crescente. Avevo ipotizzato che ciò avrebbe aggiunto anche una buona dosa di stress nella mia vita e una riduzione drastica del mio tempo libero.
Avevo già deciso, però, che avrei fatto di tutto per conservare i miei hobby, coltivando le mie passioni e tra queste avevo sempre incluso il mare e quell'amore profondo che in quegli stessi anni si stava rinforzando legandomi a sé: la vela! Quello che non sapevo ancora è che questi diversi ambiti (il lavoro, la leadership, la vela, il team) avevano così tanto in comune e che, anzi, la mia passione potesse addirittura fungere da palestra per la mia professione.
Quando (ed erano i primi anni 2000) cominciai ad affacciarmi al mondo dell'impresa, del management e della direzione aziendale partecipando a percorsi di formazione e di crescita fui sorpreso dal titolo di un corso : "Leadership e barca a vela".

Nella mia attività all'interno di Federmanager Salerno nell'associazione dei dirigenti industriali mi resi conto che non si trattava affatto di una novità, ma che, anzi, quella della vita in barca a vela veniva spesso indicata (e oggi sono più che mai d'accordo con questo orientamento) come una metafora estremamente rappresentativa del percorso professionale.
Si può cominciare pensando, ad esempio a un gruppo di lavoro, un team, una "crew" che deve utilizzare correttamente degli strumenti tecnici nel modo ottimale affinché la "barca" possa navigare senza problemi, e con le migliori performance, verso un obiettivo predefinito.
E quando si parla delle migliori performance bisogna far riferimento agli stessi obiettivi, laddove la navigazione stessa può procedere lentamente o speditamente, con armonia o rancori dei componenti dell'equipaggio, attraverso scelte difficili e alcune più semplici, spesso condivise ma, a volte, anche imposte nei momenti critici da persone (il capitano?) che debbano assumersi la responsabilità di "scegliere" la rotta e il corretto modo di mantenerla.
E questo scenario non è forse l'esatta rappresentazione di obiettivi, fatturato, engagement, sentiment del personale? In cosa si differenziano dalla boa da raggiungere o dalle creste dell'onda da solcare?

Ma ci sono altri due aspetti fondamentali che, a mio avviso, sono particolarmente evidenziati nella vita in barca a vela, e sono quelli della leadership e della crescita collettiva attraverso la rotazione e l'alternanza continua di ruoli e posizioni.
Nel primo caso lo skipper, il vero "condottiero", ha la capacità di motivare opportunamente l'equipaggio, ne riconosce prima per intuito e poi in navigazione le attitudini e i punti di debolezza, assegna ruoli, posizioni e responsabilità, misura le performance di ciascuno aiutandolo a superare i propri limiti, massimizzando le proprie capacità. L'allenamento continuo al quale sottopone l'equipaggio fornisce aree di miglioramento a ciascuno e capacità di osservazione per tutti gli altri ruoli.
E poi l'equipaggio lavora a stretto contatto col leader che affina la sua capacità di dimostrarsi deciso e che non teme di riconoscere immediatamente un errore che può pregiudicarne la navigazione riportando subito in rotta l'imbarcazione avvicinandosi alla boa. L'equipaggio non riconosce un "essere alieno" che non sbaglia mai, ma, al contrario, si riconosce in qualcuno che grazie all'esperienza e alla decisionalità si differenzia per la sua analisi critica estremamente rapida e per l'abilità di apportare manovre correttive pressoché istantanee, e proprio per questo indolori.

Un capitano che si ostina a seguire una rotta errata pur di non apparire “debole” al proprio equipaggio pregiudica il raggiungimento del risultato (la boa?) in maniera spesso inevitabile.
Parlo anche per esperienza personale. Quante volte in una manovra di attracco al pontile una variabile qualunque (un errore, una folata di vento, un’onda improvvisa…) mi portano “fuori rotta”. Ma ci sono gli amici sul pontile, i curiosi che passeggiano nelle vicinanze. Così l’istinto è quello di non doversi “vergognare” per la manovra errata e ci si ostina a voler attraccare lo stesso con due risultati possibili: o si riesce comunque nell’attracco, ma con tempi molto lunghi e una faticaccia immane, o, peggio, si sbaglia ancora di più magari andandosi a incagliare nelle cime delle altre barche e rischiando anche di danneggiarle durante la manovra. E allora, altro che brutta figura!
La soluzione, invece, è semplice e rapida: basta allontanarsi dall’attracco e rientrarci nel modo corretto, si fa più velocemente, non si rischia e si è capitani competenti, decisi, efficaci!
Per quanto concerne la crescita collettiva in barca si fa riferimento a due consapevolezze essenziali. In primo luogo si manovra e si lavora spalla a spalla con compiti precisi, individuali e con responsabilità assegnate. Eppure è necessario sincronizzarsi, fare le cose con gli stessi tempi, adeguandosi prima al più lento, ma aiutandolo a velocizzarsi perché la lentezza in manovra si tramuta spesso in opportunità perdute, obiettivi scivolati di mano come una cima non correttamente trattenuta.
E allora si riconosce il proprio ruolo e la propria responsabilità, ma si ha sempre un occhio a chi ti sta di fianco pronto ad aiutarlo se è in difficoltà o addirittura a prendere il suo posto se in quel momento è necessario. Il buon marinaio deve correttamente fare il suo lavoro ma deve conoscere anche quello degli altri.

E per garantire questo particolare aspetto è utile, spesso, ruotare nelle responsabilità e nei compiti per non fossilizzarsi, per crescere. È una nota importante che riguarda ancora il capitano che non può correttamente indirizzare l’uomo (o la donna) alle scotte o alle drizze se non ne ha mai afferrata una, se non ne conosce la durezza, il tempo per portarla in tensione, la capacità di trattenerla in una virata sottovento.
L’equipaggio, quindi, è riunito sulla stessa barca, la governa, ma ne è al tempo stesso governato dalle necessità, dagli obiettivi posti, comunicati e comunque condivisi. Ci sono gli eventi esterni, il mare, le perturbazioni, le scelte degli avversari sul capo di regata. Sono variabili che influenzano continuamente il percorso della barca, le scelte del capitano. Spesso ci si pone obiettivi più o meno ambiziosi a seconda dalla contingenza. Si muta un ruolo, si sceglie di sacrificare una posizione.
Ci sono danni improvvisi, una sartia volante che può danneggiarsi e si definiscono le priorità: proteggere la vita dell’equipaggio, salvare la barca (l’azienda), vincere la regata (il fatturato o la commessa). Spesso si sceglie tra quello che si può.
Spesso si sceglie una rotta esclusa dagli altri perché si ha un’illuminazione, una speranza, si compie un azzardo che può anche essere premiato da un improvviso salto di vento e da ultimi si recuperano posizioni, spesso si giunge prima in boa, si vince una regata.
Su un’ultima cosa credo valga la pena porre l’attenzione. Si tratta del sacrificio costante legato agli spazi ristretti in barca, e ancor più in barca a vela, alle condizioni minime di spazio vitale. Non esistono confini predefiniti, non esistono distanze di sicurezza. Si vive e si condivide continuamente, si riscopre l’essenziale, per “sopravvivere” è necessario liberarsi del superfluo attorno a sé.
È questo, forse, l’azzardo più grande e, almeno a mio avviso, il vero e più profondo percorso di crescita del leader, in azienda e in barca. Nelle sue scelte egli rinuncia alla sua stanza, alla singolarità e alla privacy. Scende tra la gente che lo accompagna nella corsa, fa della condivisione la sua forza, pone nel riconoscimento degli altri la sua leadership. E si impegna continuamente per mantenerla, conquistando sul campo onori e vittorie che raggiungerà grazie alla responsabilità, alla consapevolezza e al riconoscimento del suo equipaggio!