

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

SETTEMBRE
OTTOBRE
2021

Anno CXXIV - N° 9-10 - 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

**LNI e Nautica
solidale**

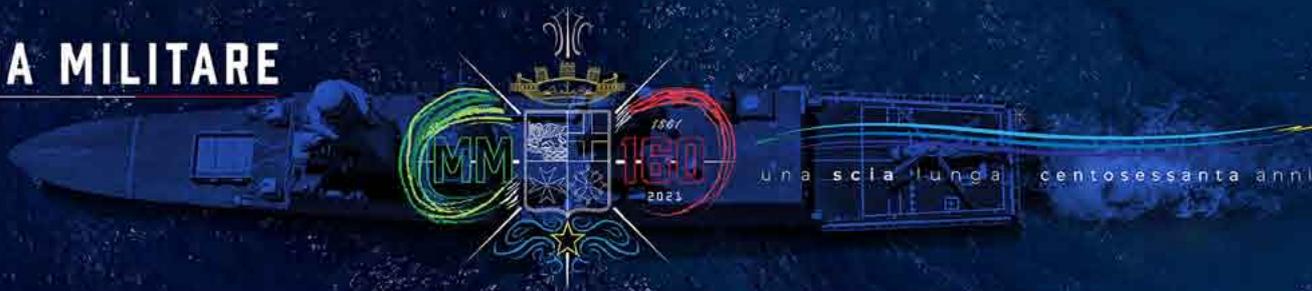
**Campionato
Nazionale
Hansa**

**LNI ed
Università**

**Verso
l'Assemblea
Generale dei
Soci**



MARINA MILITARE



LA MARINA SBARCA SU AMAZON

visita il nuovo store MM, troverai nuovi prodotti editoriali,
libri di attualità, storia navale e cultura marittima

Acquista su amazon.it/marinamilitare



Usa il QR CODE
per visitare
lo store MM

www.marina.difesa.it





Porto San Giorgio (Fermo),
luglio 2021, Campionato
Italiano Classe Hansa 303.
(Foto di Antonello de Renzis
Sonnino. Vedi articolo a p. 12)

Anno CXXIV - n. 9-10
settembre-ottobre 2021

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redattore
Marina Pagano

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205

C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma
n. 7727 del 24.10.1960

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

Realizzazione Grafica e Stampa
Arti Grafiche La Moderna
Via Enrico Fermi, 13/17 -
00012 Guidonia (Roma)
tel. 0774.354314



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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di settembre 2021

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- Una storia lunga 120 anni

di Flavio Poli

6

- La Lega Navale Italiana e /è la nautica solidale

di Umberto Verna

10

- Campionato Nazionale Hansa e aggiornamenti circa l'organizzazione dei mondiali di Classe a Palermo

di Carmelo Forastieri e Giuseppe Tisci

12

- La Lega Navale Italiana e le Università: il perché della collaborazione

di Luciano Magnanelli

17

- A Napoli... un gigante per nostromo

di Paolo Rastrelli

20

- La nautica popolare

di Andrea Adelchi Ottaviano

24

- Dalla prevenzione dell'inquinamento alla decarbonizzazione: l'IMO e le nuove sfide ambientali per il settore marittimo

di Claudio Boccalatte

27

Si ricorda che da quest'anno l'abbonamento alla Rivista sarà in vigore per gli aventi titolo dal momento dell'iscrizione alla LNI sino a dicembre successivo (2021), quando verrà a cessare indipendentemente da quando si sia sottoscritta l'iscrizione. Si ricorda a tutti gli interessati che la Rivista cartacea può essere ottenuta da ogni socio richiedendola all'atto del rinnovo della tessera. Basterà effettuare un'integrazione di 5 euro alla quota associativa, a parziale contributo per le spese postali, e la Rivista verrà inviata per tutto l'anno all'indirizzo indicato dal socio.



- Il Mare come Beruf

di Renato Ferraro

32

- Ravenna

di Roberto Petrucci

35

Recensioni e segnalazioni

41

La voce del diportista

- I documenti di bordo

di Aniello Raiola

43

Vita della

Lega Navale Italiana

45

A centro rivista il fumetto:
"La Grande Guerra"

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



Concorso fotografico LNI 2021

Dopo il successo della prima edizione del concorso in oggetto che ha portato alla realizzazione dei calendari (da parete e da tavolo) impiegando le foto che sono risultate prescelte a seguito di un esame da parte di una commissione appositamente nominata, la Presidenza Nazionale ha deciso di bandire nuovamente il Concorso per l'anno 2021. Il tema del concorso è:

“La ripartenza dopo la pandemia: la Lega Navale Italiana in rotta verso il futuro”.

Il concorso è aperto a tutti i Soci.

Le fotografie dovranno essere inviate alla Presidenza Nazionale (direttore.rivista@leganavale.it) entro e non oltre il giorno 10 ottobre 2021, dovranno essere in formato jpg con una definizione di almeno 300dpi.

Ogni Socio potrà inviare un massimo di otto foto. Ogni foto dovrà essere corredata dal nome dell'autore, dalla Sezione di appartenenza del Socio che l'ha scattata e da un titolo. Dovrà essere anche allegata una liberatoria che consenta alla Presidenza Nazionale l'uso dell'immagine (per il calendario ed eventualmente per l'utilizzo sulle sue pubblicazioni).

Tra quelle pervenute, una commissione, nominata dalla Presidenza Nazionale, procederà a scegliere i quattordici scatti migliori che verranno utilizzati per la realizzazione del calendario LNI 2022.

Il vincitore avrà la sua fotografia come copertina del calendario ed un premio dedicato mentre agli autori degli altri scatti prescelti sarà consegnato un presente della Presidenza Nazionale con la specifica menzione del nome e della sede dell'autore, associata ai mesi del 2022. A discrezione dei premiati verrà attivata un'iscrizione alla LNI, per un anno, comprensiva di abbonamento alla Rivista *Lega Navale*, per una persona da essi segnalata.



Editoriale

È questo un momento importante per la vita della LNI. Se le cose sono andate come sperato, e all'atto di scrivere queste note ancora non lo possiamo sapere, stiamo riuscendo a tenere a bada questa crisi epocale che ha preso il nome di pandemia di COVID 19. In conseguenza di ciò, questo numero della Rivista vedrà la luce poco prima dell'assemblea generale dei Soci che tornerà ad essere in presenza ove l'avevamo pianificata quando fu necessario annullarla, e saremo ben felici di vederci. Dico che è un momento importante perché è l'ora del rinnovamento e questa assemblea potrà essere particolarmente significativa. Per la LNI non ci sono alternative. Il Presidente Nazionale sta indicando questa via, che è l'unica che può evitare l'implosione di un'associazione che trova nel servizio la sua profonda ragion d'essere.

Sono sempre stato convinto che l'essere soci di un'associazione come la nostra comporti una buona dose di fiducia nelle migliori qualità dell'uomo, nella sua intrinseca capacità di fare del bene. Sono inoltre un cattolico convinto ma questo non ha mai posto limiti alla mia capacità di recepire quanto di buono, a livello spirituale, veniva espresso da altre religioni, credi o filosofie. È per questo che vorrei ora sottoporre alla vostra attenzione parole che vengono da lontano, sia temporalmente che spazialmente, dalle praterie del Nord America nella me-

tà dell'800. Sono quelle che il padre di Cavallo Pazzo, il famoso capo indiano meglio noto fra i suoi come Tashunka Uitko, regalò a suo figlio, a quindici anni precocemente maturo:

“Quattro sono le virtù che fanno di un uomo un Lakota degno del suo popolo e dei suoi antenati. La prima virtù è il coraggio. È meglio morire sul campo di battaglia che invecchiare da vigliacchi.

La seconda virtù è la forza di carattere. Tu devi sopportare il dolore, la fatica, la fame e la sete senza mai lamentarti e devi comportarti con i tuoi fratelli e sorelle Lakota come vorresti che loro si comportassero con te.

La terza virtù è la generosità. Nessun uomo deve mangiare un boccone se sa che i suoi fratelli hanno fame. L'ultimo pezzo non deve essere per te, ma per gli altri. Meglio privarsi del proprio cavallo, che vedere un fratello costretto a camminare a piedi.

La quarta virtù è la più difficile. È la saggezza. Saggezza vuol dire rinunciare al tuo piacere per il bene degli altri, vuol dire avere la forza di guidare, di essere d'esempio, di portare la pace dove c'è la rissa. E un giorno”, concluse il padre, “se avrai saputo praticare queste virtù, lo Spirito ti concederà una visione, ti indicherà chi sei e qual è il tuo destino di uomo”.

Penso che noi tutti potremmo sentirci di passare queste parole anche ai nostri giovani; mi sembra contengano un messaggio profondo che dovrebbe trovarci tutti d'accordo.

di Donato Marzano



Ci stiamo lasciando alle spalle un'estate caratterizzata da molte luci ed alcune ombre. Le attività delle Sezioni e delle Delegazioni sono infatti riprese in maniera decisa anche se le attività sociali e di aggregazione sono in parte condizionate dalla persistenza del virus e dal rispetto della normativa anti-covid. Si sono conclusi con un grande successo di numero di frequentatori e di gradimento i corsi di vela, canoa e canottaggio presso i nostri tre Centri Nautici Nazionali con quasi mille giovanissimi soci dagli 8 ai 16 anni che si sono avvicinati al mare, alla natura ed agli sport nautici, assistiti dai nostri bravi istruttori. Numerosi e qualificati sono stati i progetti di formazione, di nautica solidale e di sostegno alle persone con disabilità e con disagi sociali così come le attività di protezione dell'ambiente attraverso lo studio dell'inquina-



Intervento del Presidente Nazionale LNI al Salone di Genova 2020.



Attività dei ragazzi presso il Centro Nautico Nazionale LNI di Sabaudia (estate 2021).

mento e la raccolta di rifiuti realizzati dalle nostre strutture periferiche. Nelle pagine che seguono un aggiornato punto di situazione sui progetti di ricerca ambientale condivisi con Università e ISPRA e di nautica solidale. Una fine estate intensa e di quasi normalità

ma durante la quale dobbiamo continuare a confrontarci con il COVID e con le sue varianti, consapevoli che, rispetto allo scorso autunno, abbiamo armi più potenti e maggiori informazioni per poterlo controllare e convivere. Ed a settembre ed ottobre si svolgeranno numerosi e importanti eventi di levatura nazionale ed internazionale. Mi riferisco, come già anticipato nello scorso "punto nave", al primo Convegno Nazionale che la LNI organizza, dopo tanti anni, sul tema "il Mare al Centro" e che si svolgerà il 22 e 23 settembre a Roma in piena aderenza alla missione della Lega Navale Italiana. Numerose le adesioni di personaggi di spicco delle istituzioni, dello sport, del cluster marittimo, dell'ambiente, della solidarietà che si confronteranno sull'importanza del mare in tutti i suoi aspetti; mi aspetto un interessante punto di situazione sulle diverse declinazioni del mare nei suoi aspetti strategici, economici, sportivi, solidali, ecc. e soprattutto delle idee e delle proposte innovative per mettere in concreto il mare al centro dell'interesse politico, istituzionale, mediatico, economico. Il mare che, come ho già detto in diverse occasioni, non ha in Italia la priorità e l'importanza che dovrebbe avere in un Paese a vocazione marittima come il nostro.



Campionati Hansa 303 Porto S.Giorgio (2-4 luglio 2021)– Gruppo atleti con il Presidente Nazionale LNI.

Ecco lo scopo del Convegno Nazionale, che potrà essere seguito in streaming (seguiranno le modalità di iscrizione) a fronte dei pochi posti disponibili in presenza per i protocolli Covid.

Saremo presenti dal 16 al 21 settembre con stand adeguati al Salone della Nautica di Genova, dove i nostri istruttori e simpatizzanti illustreranno cosa è e cosa fa la LNI, anche con conferenze e demo per informare sui principi ispiratori della nostra associazione e per reclutare soci e sostenitori, in particolare giovani. Ad ottobre la LNI sarà alla Barcolana con la regata degli armatori LNI, la solidarietà a bordo ed a terra, la regata classica domenica 10 ottobre. Due importanti eventi nautici in cui la nostra associazione sarà protagonista attiva.

Sempre ad ottobre, sono in programma due eventi molto significativi e molto diversi tra di loro. Dal 2 al 9 ottobre il campionato del mondo



Barcolana scorsa.

Hansa 303 organizzato dalla Sezione di Palermo con la partecipazione di centinaia di equipaggi provenienti da cinque continenti e poi l'AGS-Assemblea Generale Soci il 22 e 23 ottobre a Torino. Il Campionato Hansa è un evento sportivo di livello mondiale che rappresenta il biglietto da visita delle capacità organizzative della Lega Navale nel mondo ma soprattutto testimonia la nostra missione di far vivere il mare a tutti, con



Campionati Hansa 303 Porto S.Giorgio (2-4 luglio 2021): preparativi imbarcazioni.

vero spirito di servizio e smisurato amore per il mare, per lo sport, per la natura, per i più deboli. La Sezione di Palermo ci lavora da un anno e la PN farà la sua parte per supportare l'organizzazione a livello centrale. Una tradizionale scadenza annuale è l'AGS, essenziale per condividere obiettivi, programmi, problemi, ambizioni: la storica location di Palazzo dell'Arsenale a Torino ci ospiterà e sarà l'occasione di una conoscenza diretta, di un confronto con i rappresentanti delle strutture periferiche (spero molto numerosi) ma anche di una bella rimpatriata per fare squadra. La coesione e lo spirito di fratellanza sono elementi caratterizzanti una associazione "pubblica" come la Lega Navale Italiana che vede nello spirito di servizio per il mare la ragione della sua esistenza. Sarà possibile seguire anche i lavori dell'AGS in diretta streaming. Numerose quindi nei prossimi giorni le occasioni che la ripartenza post COVID ci sta dando e che dobbiamo gestire al meglio per rinnovare la nostra Associazione partendo dalle nostre radici, dai nostri valori, dai tanti risultati raggiunti per proiettarla nel terzo millennio.

Una storia lunga 120 anni

di Flavio Poli,
presidente LNI, Sezione di Torino

Avviso per i partecipanti all'AGS di Torino:

Tenete costantemente d'occhio il nostro sito per dettagli e aggiornamenti dell'ultimo minuto e per tutte le informazioni utili sull'evento.

Seppure lontana dal mare, la Sezione di Torino è una delle Sezioni più vetuste della Lega Navale Italiana. A soli tre anni dalla fondazione della Lega Navale Italiana (La Spezia, 2 giugno 1897), il 9 luglio 1900 veniva costi-

tuita "definitivamente" (recita l'articolo del 1° agosto 1900 del periodico *La Lega Navale*), il che fa supporre che qualcosa di simile potesse preesistere prima di tale atto formale.

Non disponiamo di fonti certe ma è molto plausibile che la prima sede sia stata in Piazzetta San Giovanni, adiacente al Campanile del Duomo di Torino, in pieno centro cittadino e in prossimità del Palazzo Reale, come risulta da una vecchia insegna recuperata recentemente. In seguito la sede fu trasferita in via Giuseppe Verdi 5, all'interno dell'allora Tribunale Militare, per poi essere spostata in via Carlo Alberto 61, mantenendo però le attività didattiche in via Giuseppe Verdi 5. Per ultimo, negli anni 1986-1987, sotto la presidenza di Ernesto Mario Quaranta, la sede veniva definitivamente trasferita in corso Unione Sovietica 316, in locali di proprietà, all'interno di una palazzina ex-FIAT Engineering.

Già da questo breve itinerare di sedi emerge quel forte legame che la Sezione ha sempre avuto con la città, divenendo nel tempo un punto di riferimento per i torinesi appassionati di vela.

Memorabili le celebrazioni del 100° anniversario, in piazza San Carlo, il salotto di Torino, con grande presenza di pubblico ad ammirare alcune nostre imbarcazioni (Star, 470, Optimist) esposte completamente armate e ad



La targa storica della Sezione LNI di Torino, con l'indicazione d'ingresso da "Piazzetta San Giovanni Cancelli adiacente al Campanile".

apprezzare la banda della Marina Militare.

Da quel lontano 9 luglio 1900, moltissimi torinesi hanno appreso i rudimenti della conduzione di imbarcazioni di ogni genere, conseguito la patente nautica, accresciuto il proprio bagaglio culturale e di esperienza nautica grazie al costante impegno ed al livello professionale dei nostri Istruttori.

Sul finire degli anni '60 poi, sotto la presidenza dell'Ammiraglio Mario De Petris, fu costituito il Gruppo Vela Torino grazie all'ingresso di un nutrito gruppo di nuovi soci appassionati di vela che trovarono casa nella nostra Sezione portando in dote la disponibilità di una base nautica sul lago di Viverone, il nostro piccolo mare.

Si aprì così la possibilità per molti torinesi di ogni età di muovere i primi passi in barca a vela sul lago di Viverone sui nostri Optimist, Flying Junior, Typsy, Maretta.

Nel 1999, grazie a un accordo con il mitico Cino Ricci, si concretizzò il sogno di alcuni Soci



Alcune imbarcazioni sulla sponda del lago di Viverone.

di partecipare al Giro d'Italia a Vela 1999 (da La Spezia a Muggia) con la barca Giro 34 di nome *Breul Cervinia-Invicta* (due sponsor notoriamente nautici).

E arriviamo all'AGS 2019 di Trani, nel corso della quale è stata assegnata a Torino l'AGS 2020, nell'anno del proprio 120° anniversario dalla fondazione, 31 anni dopo l'Assemblea Generale dei Soci LNI del 28 maggio 1989 e a 59 anni dalla precedente Assemblea Generale ospitata a Torino nel 1961, in concomitanza

con le celebrazioni per il Centenario dell'Unità d'Italia.

Per tale motivo i festeggiamenti, inizialmente previsti per il 9 luglio 2020, furono spostati a ottobre, in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale Italiana.

Come noto, il Covid-19 ha costretto a cancellare l'evento ed è quanto mai significativo che esso sia stato riprogrammato nella stessa città di Torino come messaggio di continuità e di speranza.

Torino, la nostra Sezione ed i suoi soci vi attendono.

A presto. ■



La base nautica di Viverone.

Quest'anno l'AGS avrà luogo a Torino. Va da sé che a fronte della pandemia tutt'altro che debellata è necessario mantenere alta la guardia e utilizzare tutte le precauzioni che l'esperienza dei mesi passati ha indicato come indispensabili. Fra queste, il distanziamento sociale. Come è possibile realizzarlo in un'AGS? Disponendo di locali sufficientemente ampi. È così che la Presidenza Nazionale si è attivata per ottenere la possibilità di utilizzare quelli della Scuola d'Applicazione dell'Esercito, che ringrazia per la disponibilità ed il supporto. (N.d.r.)



La Scuola di Applicazione dell'Esercito.

Il Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, con sede a Torino, ha la responsabilità della gestione unitaria del settore "formazione" per tutto il personale della Forza Armata. I compiti affidati al Comando sono ripartiti in due macroaree: area della formazione di base, area della formazione avanzata. In particolare, nella sede di Torino, il Comando ha il compito di presiedere alla formazione di base degli Ufficiali del Ruolo Normale (RN), del Ruolo Speciale (RS), della Riserva Selezionata, di quelli a Nomina Diretta, e degli Allievi Ufficiali a Ferma Prefissata, nonché di presiedere alla formazione avanzata degli Ufficiali del Ruolo Normale.

Con circa 1000 Ufficiali frequentatori ogni anno, un centinaio di studenti civili, 118 pro-

fessori universitari e 30 docenti militari che insegnano oltre 100 materie universitarie e 28 materie militari di carattere tecnico-professionale, la Scuola di Applicazione dell'Esercito oggi si caratterizza come uno dei poli didattici di eccellenza nel panorama italiano e come nuovo centro culturale di prestigio per la città di Torino.

Delle strutture che caratterizzano la Scuola di Applicazione una è particolarmente significativa dal punto di vista storico e architettonico: il Palazzo dell'Arsenale.

La costruzione del Palazzo fu ordinata, nel 1736, da CARLO EMANUELE III al progettista e architetto Felice De Vincenti, capitano di artiglieria e, successivamente, "Gran Maestro di Artiglieria", che diresse i lavori, svolti in prevalenza da personale militare del Corpo Reale di Artiglieria.

L'esecuzione dell'opera richiese alcuni anni, ma già nel 1752 nel Palazzo erano ospitati l'Arsenale e le Regie Scuole Teoriche e Pratiche di Artiglieria e Fortificazione, assolvendo così alla duplice funzione di fabbrica d'armi e di fucina di Ufficiali. Sono tuttora individuabili le linee caratteristiche di un arsenale: i grandiosi sotterranei, collegati alla superficie con ampie rampe percorribili anche da traini ingombranti, i robusti pilastri ravvicinati per sopportare notevoli pesi, le vaste sale sormontate da volte a cupola, che costituiscono l'elemento caratteristico dell'architettura del Palazzo. L'attuale facciata d'angolo fra le vie Arsenale e Arcivescovado, ingresso principale del Palazzo, fu realizzata solo nel 1890 dal capitano del genio Emilio Marrullier, che modificò il progetto originale del De Vincenti.

Sulle colonne ai lati dell'ingresso troneggiano due statue simboleggianti l'Artiglieria e il Genio; sul portale, una lapide ricorda gli scopi dell'opera: "Regnando CARLO EMANUELE III, cresciuto il Piemonte in militare grandezza, sorse, disegnato da Felice De Vincenti, questo Arsenale di guerra, e perché rimanesse, di sua militare difesa, presidio, scuola, officina, vi diè compimento l'Italia nuova regnante UMBERTO I".

La Lega Navale Italiana e/è la Nautica solidale

di Umberto Verna

Chi va per mare sa quanto conti la solidarietà. Lo stesso Codice della Navigazione nella parte della salvaguardia della vita umana in mare è basato sulla filosofia del “mutuo soccorso”. Poteva la Lega Navale Italiana con i suoi soci non avere nel suo DNA la solidarietà verso le categorie fragili della nostra società sin dalla sua fondazione? È veramente improbo risalire alla storia delle tante iniziative messe in atto dalle nostre Sezioni per coinvolgere e aiutare le persone fragili o disabili. L’andar per mare, a vela, a remi o anche solo a nuoto è un potente veicolo di inclusione proprio perché il mare è il primo che richiede rispetto a fronte delle tante emozioni che regala. La necessità di “fare equipaggio” per andar per mare, il sentirci tutti “handicappati” le prime volte che saliamo su una barca, ci fanno capire cosa vuol

dire “essere tutti sulla stessa barca”, nella stessa situazione.

Tanta acqua è passata a prora delle nostre barche in ognuna delle nostre 250 Sezioni e ora, nel 2021, anno di nascita di un ministero dedicato alle politiche in favore delle persone con disabilità, ci ritroviamo a poter vantare tanta competenza e capacità nell’offrire le nostre basi e i nostri mezzi agli enti, alle associazioni e alle famiglie che si occupano di seguire e accompagnare queste persone nel loro difficile percorso di vita quotidiana.

Spero di non amareggiare nessuno se parto dal Salone di Genova del 2010, quando venne presentato alle autorità e alle persone presenti il progetto LNI, nato ed elaborato nella Sezione di Savona. Per la prima volta si presentava un progetto strutturato per diventare nazionale. Un

salto di scala reso possibile dalla maggiore sensibilità verso la disabilità nella nostra società e anche tra i soci delle nostre Sezioni, ma ancor più dalla barca proposta nel progetto, l’Access, su cui l’allora PN della LNI investì comprandone 4 e facendole girare nelle Sezioni delle varie regioni. Uno sguardo lungimirante, perché la barca paralimpica era ed è una bellissima miniatura di un coppa America: il 2.4 (in Italia dai primi anni ’90). Una barca che però ha dimostrato i suoi limiti, dovuti alla necessità di alaggio e varo



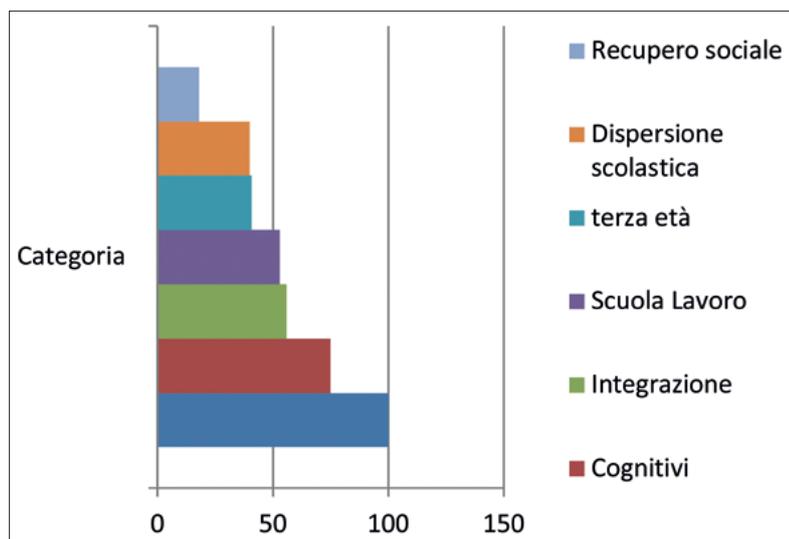
La senatrice Pucciarelli in visita alla LNI della Spezia.

con una gru e di conduzione da parte di persone già abili nel tecnicismo della vela. L'Access, ora divenuto Hansa 303, invece si vara e ala da uno scivolo, ha un armamento semplificato e si usa anche in doppio, permettendo a una persona disabile di essere affiancata da un accompagnatore più esperto per iniziare ad imparare.

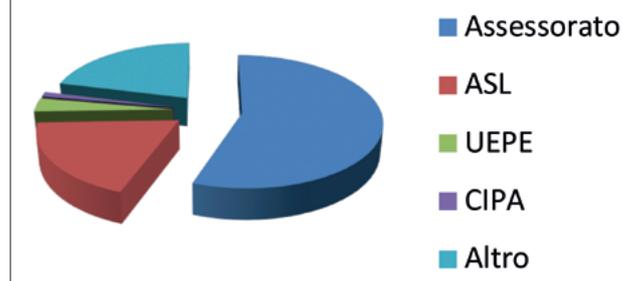
Ma non c'è solo vela nelle nostre Sezioni. Molte sono state in anni antecedenti il 2010 le attività delle Sezioni che utilizzando barche a remi o gommoni e barche a motore hanno dato a persone con disabilità di varia natura la possibilità di frequentare il mare anche solo per poche ore, anche solo per pescare o guardare il fondo del mare con il batiscoopio. Azioni meritevoli e utili legate a singole Sezioni e singole persone. Ora è il momento di raccogliere queste esperienze e farne dei format per informare e formare i soci di ogni Sezione che hanno voglia di dedicarsi ai più deboli.

La nuova Presidenza Nazionale ha deciso di approfondire meglio questa area della nostra missione. In occasione del Salone Nautico di Genova 2020 abbiamo avviato una analisi e presentato l'attività della LNI nel sociale con alcuni esempi concreti di collaborazioni istituzionali verso le persone con disabilità fisica, cognitiva ma anche nell'area del disagio sociale e dell'integrazione.

Sono state intervistate 52 Sezioni campione: una in Abruzzo, 3 in Calabria, 2 in Campania, una in Friuli-Venezia-Giulia, 3 nel Lazio, 11 in Liguria, 4 in Lombardia, 3 nelle Marche, 2 del Piemonte, 5 in Puglia, 4 in Sardegna, 7 in Sicilia,



Interlocutori Istituzionali



3 in Toscana, una in Trentino Alto Adige, una nel Veneto.

Il 94,1% ha fatto almeno un progetto solidale; chi non lo ha fatto ha agito così per limiti legati alle risorse umane o alla sistemazione logistica.

L'81,3% collabora con i servizi sociali della propria città. Sarebbe utile raccogliere copia degli accordi stipulati e creare uno standard di base per le Sezioni che ancora non hanno accordi e vorranno farli. Gli interlocutori istituzionali sono per gli intervistati: l'Assessorato del Comune 50%, l'ASL 17%, l'UEPE 3%, il CIPA 1%, altro il 29%. Tra questo altro compaiono varie organizzazioni presenti a livello nazionale (INAIL, Ass. Italiana Sclerosi Multipla, Ass. Familiari bambini autistici, Libera, LILT, CEPaid, AIPD, UNITALSI, Rotary, Lions, ecc.) e molte altre associazioni del terzo settore di carattere locale (Associazioni, Cooperative, Fondazioni, ecc.). Bisognerebbe che i Delegati Regionali ricevessero e raccogliessero l'evidenza di queste attività locali e le valorizzassero a livello Regionale con gli assessorati che si occupano di Salute e Sport.

Il 100% di chi fa attività solidale la fa con disabili fisici, tra cui si citano i non vedenti e gli affetti da Parkinson e Sclerosi multipla. Il 75% delle Sezioni intervistate svolge invece anche attività verso persone con disabilità cognitive. Nel primo caso le attività di vela, canoa, canottaggio, nuoto, sono realizzate come semplice escursionismo ma orientate alla tecnica e all'agonismo. Nel secondo caso prevale l'aspetto ludico sociale e viene sempre segnalata la presenza degli educatori o degli assistenti socia-

li. Su questa figura tornerò nelle conclusioni.

Solo il 41% segnala programmi specifici di avviamento alla navigazione per la terza età, il 40% offre progetti contro la dispersione scolastica e il 18% di attività per il recupero sociale (pene alternative), mentre il 53% attua già progetti di scuola lavoro e il 56% di integrazione sociale (immigrazione). In questi casi si attuano anche progetti di carattere ambientale con lavori di pulizia spiagge, progetti culturali con gite e visite a musei o navi. Comparare anche nel sondaggio l'attività nautica sui nuclei familiari, da cui deriva spesso il disagio dei minori (divertirsi assieme).



Imbarcazioni Hansa 303 in regata.

cui presentare progetti strutturati, competenze certificate dal nostro sistema della formazione interna, ricevendo attraverso di loro il sostegno

economico dei fondi previsti per queste attività dall'Europa, dai Ministeri e dalle Regioni.

Sono queste le attività che motivano sempre di più l'esclusione dalla messa a gara delle concessioni demaniali a noi affidate e dai canoni pensati per chi fa pura attività commerciale.

Conclusione

L'attività con persone con disabilità fisica è più facile e dà maggiori soddisfazioni nel breve termine, dal punto di vista sportivo è di supporto il movimento paralimpico.

Molto più complesso ma anche più ampio è il mondo della disabilità cognitiva, il disagio sociale e l'integrazione, per la cui gestione abbiamo bisogno degli educatori e assistenti sociali; se a loro comunicheremo la nostra passione e insegneremo la vela e il mare avremo più risorse umane e maggiore aiuto. ■



Un disabile prende contatto con le imbarcazioni della Lega Navale Italiana.

Vedete quanti spunti ed esperienze si trovano nelle nostre Sezioni? Si tratta ora di raccogliere, analizzarle, strutturarle e metterle a sistema valorizzando il nostro essere una grande famiglia, un grande equipaggio, una rete: fare rete. La LNI può essere la base nautica per le tante organizzazioni e associazioni del terzo settore a

Campionato Nazionale Hansa e aggiornamenti circa l'organizzazione dei mondiali di Classe a Palermo

Campionato Nazionale Hansa 303, Porto San Giorgio

Carmelo Forastieri,
presidente Classe Hansa Italia

Dopo un anno passato a terra a causa dall'emergenza sanitaria Covid 19, quest'estate le variopinte imbarcazioni Hansa 303 e i loro atleti hanno finalmente ripreso a navigare. Da giugno tutti i circoli sparsi lungo le coste marine e lacustri italiane hanno ripreso gli allenamenti in vista degli importanti eventi di regata zonali, nazionali e internazionali programmati per l'anno in corso.

Il calendario agonistico 2021 fino ad ora è stato ricchissimo di impegni e nei prossimi mesi ha ancora tante emozioni da regalarci con il Mondiale, che verrà organizzato dalla Lega Navale Italiana di Palermo dal 2 al 9 ottobre, e con il Campionato Italiano delle Classi Olimpiche di settembre sul Lago di Garda.

Continue soddisfazioni e grandi emozioni sono state ottenute da queste piccole imbarcazioni, che sono già scese in acqua durante il Campionato Nazionale Hansa 303 Trofeo Marina di Porto San Giorgio organizzato dall'associazione "Liberi nel Vento" e dalla Lega Navale di Porto San Giorgio, svoltosi dal 3 al 4 luglio.

"Liberi nel Vento", presieduta dal consigliere della Classe Italiana Daniele Malavolta, è una realtà velistica del marchigiano nata nel 2002 che pone particolare attenzione alla vela Paralimpica grazie al proprio know-how nell'organizzazione delle regate paralimpiche. Infatti, già nel 2012, con l'organizzazione del mondiale della classe 2.4, Porto San Giorgio è diven-



Imbarcazioni Hansa 303 in regata durante il campionato nazionale.

tata capitale della Vela Paralimpica. L'associazione ha a disposizione una attrezzatissima base nautica completamente accessibile e dispone di ben 6 imbarcazioni 2.4 e di 3 imbarcazioni Hansa 303, con le quali quotidianamente si svolge attività paralimpica promozionale e agonistica.

Nei giorni precedenti l'alza e l'ammaina dei segnali di regata, con l'allenatore federale Filippo Maretti si sono svolti gli allenamenti federali e le lezioni in aula per tutti i partecipanti iscritti al campionato. Queste giornate pre-regata rivestono un'importanza notevole per affrontare al meglio le regate. A sottolineare ulteriormente la vicinanza della Federazione Italiana Vela è stata la presenza del medico federale Luca Ferraris, che ha visitato gli atleti per valutare e redigere le classificazioni funzionali.

Il campionato Hansa 303 si è aperto il 1° luglio con la conferenza stampa di presentazione, alla quale hanno presenziato, oltre al padrone di casa Daniele Malavolta, il sindaco di Porto San Giorgio Nicola Loira, il sindaco del Comune di Fermo Paolo Calcinaro, il tenente di vascello Simona Gentile, il consigliere nazionale del CIP Tarcisio Pacetti, la delegata Coni Fermo Cristina Marinelli, il presidente Decima Zona Fiv Simon Conti, il rappresentante del Marina di Porto San Giorgio Gilberto Belleggia, il presidente della Sezione di Porto San Giorgio Carlo Iommi, il presidente Classe Italiana Carme-

ha ospitato 18 equipaggi partecipanti alla categoria singolo e 18 equipaggi partecipanti alla categoria doppio, per un totale di 36 imbarcazioni! È record. Le imbarcazioni si sono sfidate in campo con un percorso a trapezio esterno (categoria singolo) e interno (categoria doppio), per consentire alle due categorie di regata simultaneamente.

La giornata del 2 luglio si è rivelata caldissima da ogni punto di vista: sotto il sole cocente, alle ore 13:00 sono stati dati i segnali di partenza della prima prova della categoria singolo e a seguire quelli della categoria doppio. La calda giornata, caratterizzata da vento debole e oscillante e da pochissima onda, ha visto nella classifica provvisoria in categoria doppio gli equipaggi Pulcinella-Marchesi (Liberi nel Vento), Atzori-Capriotti (Veliamoci), e Sanna-Ramazzotti (Veliamoci) a pari punti, dopo due prove.

In categoria singolo, 1° provvisorio è stato Fabrizio Olmi (Lega Navale Italiana Milano), seguito da Paolo Bianchini (Circolo della vela Mestre) e da Carmelo Forastieri (Lega Navale Italiana Palermo).

Al rientro gli equipaggi si sono incontrati presso la Club House "Liberi nel Vento" per il debriefing con l'allenatore della federazione Maretti riguardante le tecniche di approccio in boa con corrente sostenuta.

L'esordio del 3 luglio non poteva essere migliore! Meeting di tutti gli equipaggi presso la base nautica della "Liberi nel Vento" con il presidente della F.I.V. Francesco Ettore. Grande entusiasmo per la continua ascesa e crescita della Classe: negli anni avvenire la Federazione continuerà a sostenere le iniziative della Classe.

Subito dopo, tutti in acqua! Ore 12:00, inizio della procedura di partenza della terza prova del Campionato Nazionale Hansa 303-Trofeo Marina di Porto San Giorgio. La seconda giornata di regate è stata caratterizzata da vento teso da sud, che ha consentito agli equipaggi di confrontarsi in tre prove. Fabrizio Olmi, della Lega Navale Italiana di Milano, si è imposto saldamente al comando della classifica della categoria singo-



Locandina del Campionato Nazionale Hansa 303.

lo Forastieri e il presidente della Sezione LNI di Palermo, nonché consigliere allo sport della Classe, Beppe Tisci.

Il campionato nazionale di Porto San Giorgio



Il Presidente Nazionale, amm. Marzano, e il pluricampione paralimpico Fabrizio Olmi (LNI Milano) vincitore del Trofeo.

lo. La categoria doppio ha visto primeggiare l'equipaggio composto da Francesca Ramazzotti e Deborah Sanna.

Il 4 luglio le emozioni si sono tinte di rosso! Le 36 imbarcazioni Hansa 303 sono scese in mare con il nastro rosso in testa d'albero, aderendo all'iniziativa "10.000 Vele di solidarietà

contro la violenza sulle donne". La Classe Italiana Hansa, insieme all'associazione "Liberi nel Vento" e alla Lega Navale Italiana hanno sposato la suddetta iniziativa.

Anche l'ultima giornata di regate è stata caratterizzata da vento teso da sud, che ha permesso a tutti i regatanti di partecipare ad altre due prove.

La classifica finale ha visto vincente nel singolo il pluricampione paralimpico Fabrizio Olmi (Lega Navale Italiana Milano). Nella categoria doppio ha primeggiato l'equipaggio composto da Deborah Sanna e Francesca Ramazzotti (Veliamoci).

Nella stessa giornata si sono svolte le premiazioni. E per la prima volta da quest'anno, il consiglio direttivo della Classe Italiana Hansa ha assegnato il "Trofeo Challenge Classe Hansa Italia". Si tratta di due sculture in vetroresina realizzate a mano dal giovane scultore palermitano Emanuele Lisciandrello, che riproducono le Hansa 303 della categoria singolo e della categoria doppio, da assegnare ai circoli di appartenenza dei vincitori di regata.

Quest'anno il Trofeo è stato assegnato alla Lega Navale Italiana Milano per la categoria singolo, per il primo posto raggiunto dal proprio atleta Fabrizio Olmi e all'associazione Veliamoci per il risultato in doppio di Deborah Sanna e Francesca Ramazzotti.

Il campionato Nazionale di Marina di Porto San Giorgio ha messo in evidenza il grande supporto della Lega Navale Italiana. Sempre molto vicina alla classe Italiana ed agli equipaggi, dimostrando di credere molto nel progetto Hansa 303,



I vincitori del Trofeo Challenge Classe Hansa nella categoria doppio.



Il presidente della Classe Italiana Carmelo Forastieri e i volontari di Liberi nel Vento.

imbarcazione che è eccellenza di inclusione sia nell'attività agonistica che promozionale. A testimonianza di ciò la costante presenza

durante tutta la manifestazione del Presidente Nazionale LNI amm. Donato Marzano, del capo Ufficio Stampa LNI Antonello De Renzis Sonnino e del consigliere nazionale Raffaele Mancuso.



Porto San Giorgio, dove è partita l'iniziativa del 4 luglio "10.000 Vele di solidarietà contro la violenza sulle donne".

Grande soddisfazione dell'ammiraglio Marzano per l'ottima organizzazione e collaborazione della LNI di Porto San Giorgio e dell'associazione "Liberi nel Vento" nella realizzazione dell'evento.

L'ammiraglio ha anche riconfermato il sostegno della Lega Navale Italiana per le iniziative future della Classe, per incentivare le Sezioni periferiche della Lega Navale Italiana e promuovere l'acquisto di nuove imbarcazioni Hansa 303 garantendone la fruizione a un numero sempre maggiore di atleti. ■

Mondiale Paralimpico Hansa a Palermo: un'organizzazione in continua evoluzione

di Giuseppe Tisci,
presidente LNI Palermo

Come è noto, dal 2 al 9 ottobre 2021 la Sezione di Palermo organizzerà il Campionato del Mondo delle imbarcazioni paralimpiche Hansa.

Per la Sezione di Palermo l'organizzazione del Campionato del Mondo costituisce una sfida mai affrontata prima d'ora.

Alzare l'asticella è sempre stato una costante negli ultimi anni dal momento che si è passati dall'organizzazione della regata nazionale "Una Vela senza Esclusi" al Campionato Italiano Hansa 2019 fino ad arrivare al Campionato del Mondo.

Nel 2019, quando è stata presentata la candidatura dell'Italia, nessuno avrebbe mai immaginato il susseguirsi delle problematiche legate alla pandemia degli ultimi anni che, di fatto, hanno rallentato e, persino, messo in discussione l'evento sportivo.

Nonostante le condizioni avverse, con il sostegno della Presidenza Nazionale della LNI e della Federazione Italiana Vela e insieme alle altre Istituzioni Nazionali e Regionali e a tanti amici che nella loro qualità di sponsor hanno voluto partecipare all'organizzazione dell'evento, siamo partiti a gonfie vele pensando ad ogni piccolo dettaglio.

Nel febbraio 2021, dopo aver incassato l'appoggio del prof. F.M. Emmanuele, presidente della Fondazione Terzo Pilastro Internazionale e del dott. Manlio Messina, assessore allo Sport e Turismo della Regione Sicilia, le attività di progettazione del village paralimpico e organizzazione della base nautica hanno avuto un nuovo importante impulso.

Si è deciso, pertanto, di dividere l'organizzazione in eventi a terra e regata a mare.

I numerosi impegni saranno onorati grazie all'impegno dei Soci volontari della Sezione, ai quali si aggiungeranno circa 100 studenti di ben cinque istituti scolastici di Palermo, cui saranno affidate le visite guidate in Città. Ogni team sarà affiancato da un gruppo di ragazzi dello

staff per far fronte a ogni eventuale esigenza. L'obiettivo sarà quello di fare in modo che i partecipanti si sentano a casa. Nel village saranno organizzati eventi giornalieri con musica, sagre, degustazioni di prodotti tipici e tanto altro.

L'organizzazione a mare vedrà il coinvolgimento di non meno di 20 gommoni per la sicurezza in acqua, una barca comitato, tre imbarcazioni di altura di 12 metri, che saranno utilizzate quali barche per autorità e sponsor e 50 volontari tra istruttori, posaboe, fotografi, ecc.

Le imbarcazioni saranno tutte ormeggiate presso la base nautica della Sezione alla Cala di Palermo, potenziata all'uopo con ben sei pontiletti realizzati con cubi galleggianti e altrettanti sollevatori per le imbarcazioni e gli atleti in carrozzina.

È stato predisposto un piano sanitario che prevede ambulanze nei pressi del village e nelle immediate vicinanze del campo di regata, appositi gazebo ove sarà possibile effettuare tamponi molecolari e presidio medico per tutta la durata dell'evento in collaborazione con Ospedale Civico di Palermo, Associazione Sanità Militare, Associazione Medici Cattolici, Associazione dei Cavalieri Italiani Sovrano Militare Ordine di Malta e Protezione Civile.

Il Porto di Palermo in questi ultimi giorni è oggetto di una profonda ristrutturazione che permetterà una passeggiata lungo tutto il suo perimetro e l'importante collaborazione con la locale Autorità Portuale, sapientemente diretta dal presidente Pasqualino Monti, e la locale Capitaneria di Porto comandata dal contramm. (CP) Roberto Isidori, accresceranno le potenzialità inclusive dell'evento.

Oggi possiamo contare 110 teams iscritti provenienti da 18 nazioni e anche grazie all'organizzazione di un PDP (Paralimpic Development Program) di World Sailing, coordinato dal dirigente Massimo Dighe, previsto dal 29 settembre al 2 ottobre, ci aspettiamo ulteriori iscrizioni.

Con la forza dei Soci volontari e la determinazione che è propria di chi sa di poter realizzare qualcosa di importante, attendiamo solo che meteo e condizione sanitaria siano ottimali per un campionato da ricordare! ■

La Lega Navale Italiana e le Università: il perché della collaborazione

di Luciano Magnanelli

La Lega Navale è da sempre impegnata nel promuovere fra i propri associati e nell'opinione pubblica il ruolo centrale svolto dal mare nello sviluppo del sistema Paese attraverso la diffusione della "cultura del mare" in tutti i suoi aspetti.

Lo sviluppo di una politica di informazione e formazione mirata a una vera e propria rivitalizzazione del ruolo della dimensione marittima richiede tuttavia un approccio multidisciplinare, la capacità di aggiornarsi e adeguarsi con rapidità ai cambiamenti sociali, geopolitici e scientifici e un continuo contatto con le realtà territoriali in cui operano le Sezioni.

Ecco quindi la ricerca continua da parte della Presidenza di opportunità di collaborazione con Enti e Organizzazioni che condividono con la Lega le medesime finalità, realizzando, nelle diverse aree di comune interesse, partenariati strategici nei campi della ricerca, dell'innovazione e della sperimentazione, della formazione, dell'istruzione, della pratica degli sport marittimi, del diritto e della cultura del mare, della marittimità e della sicurezza marittima, dell'ambiente fisico e della sua dinamica, della biodiversità e della sua tutela, della salvaguardia del patrimonio marittimo e della diffusione degli sport nautici.

Questo approccio, basato sullo scambio di conoscenze ed esperienze, consente alla Lega di tenere il passo con l'evoluzione delle competenze nei vari settori di interesse e al contempo di rendere disponibili le proprie esperienze in un più ampio sistema di condivisione e di valorizzazione delle reciproche conoscenze.

In tale ambito, particolare risalto meritano le



Un momento dell'evento che ha portato alla firma dell'accordo tra Unisalento e Lega Navale Italiana.

collaborazioni con le Università grazie alla straordinaria predisposizione degli Atenei a diffondere la conoscenza nel contesto territoriale in cui operano.

Com'è noto, l'istituzione universitaria persegue tre *mission*, ovvero la ricerca, la didattica e

la diffusione delle conoscenze e delle innovazioni sviluppate; per terza missione, in particolare, si intende l'insieme delle attività con le quali le Università entrano in interazione diretta con la società, affiancando le missioni tradizionali di



Il Presidente Donato Marzano e il Rettore di Unisalento Fabio Pollice firmano l'accordo.

insegnamento e di ricerca. È proprio grazie al trasferimento delle conoscenze che le Università contribuiscono allo sviluppo sociale, culturale, educativo ed economico del Paese ed è in questo ambito che gli Atenei si pongono quali partner ideali della Lega Navale nel contribuire alla diffusione della cultura del mare.

Pienamente in sintonia con le esigenze della Lega Navale si sono infatti rivelati due prestigiosi Atenei, l'Università Aldo Moro di Bari e l'Università del Salento di Lecce, con i quali la Presidenza ha stipulato recentemente un Protocollo di Intesa con l'intento di avviare rapporti di collaborazione mirati ad avviare sinergie nei campi del diritto e della cultura del mare, della marittimità, della salvaguardia del patrimonio marittimo e della tutela dell'ambiente.

L'accordo con l'Università del Salento troverà sin da subito pratica applicazione con l'organizzazione congiunta nel mese di settembre di un master in Biologia marina rivolto a giovani laureati che intendono specializzarsi in gestione e conservazione

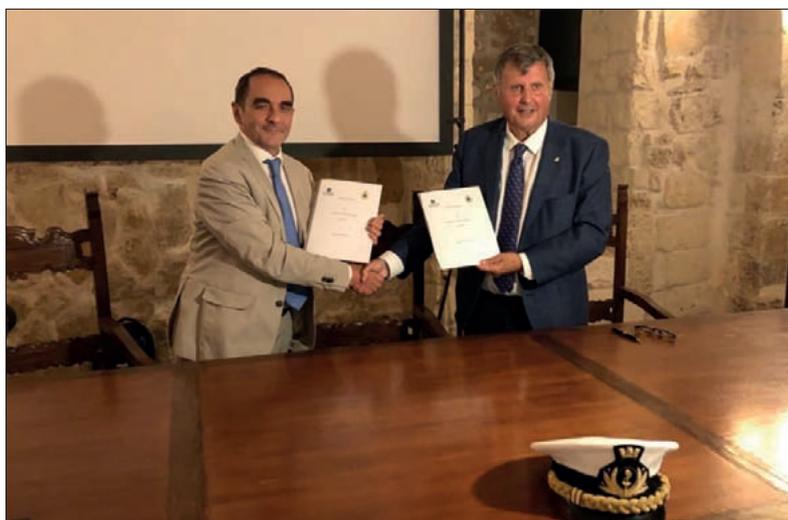
dell'ambiente marino e delle sue risorse. Temi di scottante attualità, quali la problematica dei rifiuti e delle varie forme di inquinamento di origine umana che, contaminando la rete ecologica, rappresentano una seria minaccia anche per l'alimentazione e la salute dell'uomo, saranno dibattuti e approfonditi presso la Sezione della Lega Navale di Brindisi, che ospiterà il Master nei propri locali.

Dati su larga scala circa la presenza nel Mare Adriatico e nello Ionio di specie marine protette e di rifiuti galleggianti saranno invece raccolti con la collaborazione dei nostri Soci, che verranno coinvolti in progetti di monitoraggio ambientale sotto la supervisione tecnico scientifica delle Università di Bari e di Lecce.

È proprio nell'ambito della cosiddetta "scienza partecipata" che si realizza il vero trasferimento delle conoscenze tra mondo accademico e società civile: i cittadini, sotto la direzione di scienziati

professionisti e istituzioni scientifiche, contribuiscono attivamente alla scienza con il loro sforzo intellettuale e le loro conoscenze, mettendo a disposizione le proprie imbarcazioni e il proprio tempo.

L'apertura della scienza alla società civile non è un approccio innovativo, è stato adottato in passato per il monitoraggio di specie migratorie



Il Presidente Donato Marzano e il Rettore dell'Università di Bari Aldo Moro, Stefano Bronzini, mostrano l'accordo appena firmato.

o per la raccolta di dati meteo, ma solo oggi la “citizen science” sta attraversando un momento di grande diffusione grazie alla disponibilità di strumenti informatici quali le “app” che facilitano l’inserimento, la trasmissione e la gestione dei dati.

Negli ultimi anni i progetti di monitoraggio ambientale che riguardano l’ambiente marino sono decisamente aumentati, sollevando tuttavia alcuni dubbi sulla qualità e l’omogeneità dei dati raccolti.

È per questo che la Lega Navale ha fortemente ricercato interlocutori qualificati quali le Università o un Ente scientifico prestigioso, quale l’ISPRA, per assicurare invece ai vari progetti il rigore scientifico necessario per garantire la raccolta di dati attendibili e la capacità di elaborazione necessaria per gestire la mole di informazioni che i nostri Soci, capillarmente diffusi lungo le coste, possono garantire su scale spaziali e temporali estese.

Tale approccio consentirà sicuramente di valorizzare il prezioso contributo alla ricerca scientifica che possono offrire i nostri Soci attraverso:

- una migliore formazione preliminare, realizzata con materiale didattico appositamente predisposto e webinar dedicati;
- la possibilità di costituire una rete di Sezioni che coprano capillarmente le nostre coste;
- l’acquisizione di una maggiore coscienza del valore dei beni comuni e la consapevolezza del patrimonio di biodiversità del nostro Paese.

In conclusione, il partenariato con le Università può costituire un metodo innovativo di aggregazione, di avvicinamento ai fini istituzionali della Lega Navale di un pubblico sempre più va-



Intervista del Presidente Marzano e del Rettore Bronzini a margine della firma dell’accordo con l’Università di Bari.

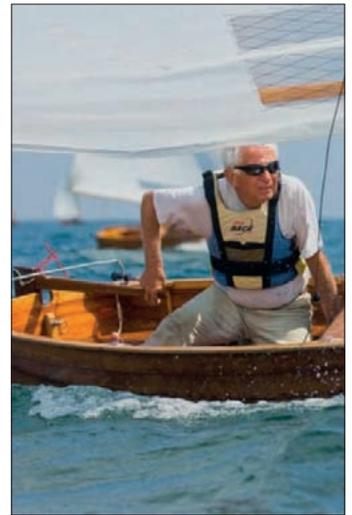
sto, permettendo una maggiore inclusione del mondo del volontariato e dell’associativismo in quello della società civile.

È pertanto obiettivo della Presidenza quello di allargare sempre di più questa forma di collaborazione a tutti gli Atenei ed Enti istituzionali che perseguono come tutti noi l’amore per il mare e la condivisione delle conoscenze. ■



Un momento dell’incontro fra il Presidente Marzano e il Direttore Generale dell’Ispra Alessandro Bratti.

A Napoli... un gigante per nostromo



di Paolo Rastrelli

Per una serie: "I NOSTROMI DELLE BASI NAUTICHE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA"

Premessa

La storia dei club nautici, soprattutto quelli ultra centenari, pur vantando una vasta letteratura nel mondo dello yachting ha un grosso debito nei riguardi di una delle figure più significative del mondo della marineria da diporto e sportiva: il *nostromo*. Questo personaggio di grande rilievo è determinante in tutte le attività che i circoli svolgono sul mare.

In passato, quando si era generalmente più attenti ai fatti e alle persone, qualche personaggio, più fortunato degli altri, è riuscito a passare alla storia e soprattutto a Napoli; questa, unica città di mare che può vantare ancora la presenza di ben cinque club ultracentenari nello spazio di un paio di chilometri, dal Molosiglio a Mergellina, riesce a tenere in vita il loro ricordo. Per tutti vale il mitico *Franceschiello*, al secolo Francesco Cioffi, nativo della Penisola sorrentina, abile marinaio e valente timoniere del Club Nautico (fondato nel 1901),

la cui fama agli inizi del '900 arrivò fino a Cannes, Nizza, Montecarlo e Saint Tropez, dove tra francesi, britannici e italiani si svolgevano le più importanti regate del Mediterraneo.

Con una felice intuizione la nostra rivista nazionale ha pensato di pubblicare la storia dei nostromi della LNI dando alla Sezione di Napoli l'onore di tracciare il primo profilo di quella che ci auguriamo sia una lunga serie.

Tutte le Strutture periferiche della Lega Navale Italiana con basi nautiche, e in Italia sono tante, hanno un nostromo, la prima persona con cui si entra in contatto varcato l'ingresso. Tradizionalmente il suo regno è la banchina e la cala vele, anche se non sono più quelle degli anni passati. Dalla gestione dei pontili alle barche sociali, dalle attrezzature al piazzale, dagli automezzi ai carrelli... c'è la mano del nostromo, e poi c'è il rapporto con gli istruttori e gli allievi e quello con i soci, armatori e non.

P.R.

Nella frenetica e incessante attività della Sezione di Napoli c'è un gigante, un gigante nel fisico e nel carattere, un uomo buono, disponibile e garbato: è il nostromo Pasquale De Angelis, un personaggio insostituibile che molti club nautici vorrebbero avere.

Vulcanico e instancabile, è la prima persona

che s'incontra entrando nella Sede al Molosiglio. Ed è un incontro piacevole, perché Pasquale ha il culto dell'ospitalità e ha sempre qualcosa da offrire a tutti, da un consiglio a un caffè, dalla soluzione di un caso da risolvere alla ricerca del meccanico giusto, dal ristorante migliore all'albergo conveniente.



*In apertura: Paolo Rastrelli, direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN) LNI ubicato presso la Sezione di Napoli e curatore della rivista mensile online *Notiziario CSTN*, qui al timone di un Dinghy. In questa foto: Il nostromo Pasquale De Angelis.*

Per questo, fra i Soci, la frase che più frequentemente si sente dire a chi deve risolvere qualche problema, è la seguente: “L’hai ricere a Pascale!” (Devi dirlo a Pasquale!)

È un uomo a tutto campo capace, nello stesso tempo, di essere da supporto a tutti, dal presidente agli addetti alla pulizia. È il personaggio più presente, un vero punto d’aggregazione; raccoglie notizie e informazioni e mantiene ottimi rapporti con gli ambienti esterni e con i marinai dei Circoli partenopei. Dovunque è conosciuto e apprezzato.

Pasquale, classe 1956, nasce in una famiglia di origini sorrentine; da parte di madre è imparentato con i D’Esposito, una dinastia di marinai per tre generazioni nostromi del Circolo Canottieri Napoli (fondato nel 1914). Dopo il diploma in Ragioneria, amante del lavoro all’aria aperta e non di quello sedentario, si avvia al mestiere di nostromo sotto la guida dello zio “capitano” Michele D’Esposito del C.C. Napoli con sede al

porticciolo del Molosiglio, nel quale affacciano la SE.VE.NA dello Sport velico della Marina Militare e la Lega Navale di Napoli.

La voglia di lavorare e la passione che mette in quello che fa lo mettono ben presto in evidenza. La sua collaborazione esterna in occasione della One Ton Cup (equivalente a un campionato mondiale per imbarcazioni d’altura), che si svolge a Napoli nel 1980, è determinante per lui. La Lega aveva la necessità di sostituire il vecchio e indimenticabile nostromo *don Cesare*, un aristocratico maresciallo dell’Aeronautica Militare in pensione che dagli aerei era passato... alle barche. Il giovane Pasquale De Angelis si presenta bene, intelligente e volitivo; la scuola era ottima e l’allora presidente Guido Barbatì lo assume immediatamente. Diventa responsabile ai pontili e completa la sua preparazione avvalendosi della scuola di un altro storico nostromo, il vecchio *Piscione*, Salvatore Chiaiese, dipendente civile della Marina Militare, addetto alla SE.VE.



Pasquale con il cane mascotte Rudy e gli amici velici della Marina Militare.

NA e passato alla storia per essere il marinaio personale di Straulino.

Sembra ieri e sono passati più di trent'anni. Ormai Pasquale è un uomo maturo, ha trascorso buona parte della sua vita con noi ed è la memoria storica della Sezione. Dei vecchi Soci chi non ricorda le serate nel porto di Capri preparate per la flotta sbarcata in occasione delle regate itineranti; gli allestimenti degli stand al Nauticsud e l'indimenticabile cerimonia al Molosiglio per la festa dell'imbarcazione *Italia*, dichiarata "bene storico" dal Ministro dei Beni Culturali alla presenza di tutte le autorità civili e militari, oltre al Presidente Nazionale LNI dell'epoca, ammiraglio Ange-



Pasquale con il mitico "Piscione", nostromo della Sezione Velica Napoli (SE.VE.NA).

lo Mariani e l'affezionato ammiraglio Mario Bini.

Quando nel 1999 la Sezione di Napoli inaugurò il Centro Studi Tradizioni Nautiche, e poi nei successivi trasferimenti che si sono succeduti, il contributo di Pasquale per la preparazione della struttura e il trasloco del patrimonio librario è stato sempre risolutivo.

I suoi ricordi sono tanti, i personaggi incontrati innumerevoli ma su tutti, parlando con lui, emergono sempre i ragazzi, quegli splendidi piccoli velisti che ha visto crescere e per i quali è stato consigliere, confidente, psicologo e sostenitore. Sono proprio loro, Paolo Cian, Mario Sassi, Paolo Scudellaro, Paolo Allodi, Alessandra Ingangi, Sabrina Di Martino... che quando sono diventati campioni gli hanno dato la soddisfazione più grande

senza mai dimenticarlo. Nel ricordarli, i suoi occhi sono lucidi e testimoniano i suoi migliori sentimenti di padre affettuoso e premuroso a capo di una magnifica famiglia, con la moglie Rosa e i figli Francesco e Raffaele che lo atten-

dono quando torna a casa nel suo *buen retiro* di Boscoreale (Pompei), tra le sue amate piante e il suo curatissimo orto pieno di primizie. Oltre alla famiglia, al lavoro e all'inseparabile canemascotte della Sezione, Rudy – che lo aspettava ogni mattina e non si muoveva dai suoi piedi – la grande passione di Pasquale è la caccia, probabilmente una buona scusa per camminare, perché con un fucile in mano e una preda nell'altra non lo ha visto mai nessuno.

Adesso, in attesa della meritata pensione, la sua grande soddisfazione è quella di poter passare il testimone a suo figlio Raffaele che, degno figlio di cotanto padre, promette di fare onore alla stirpe. In Pasquale s'identifica lo spirito migliore della Lega Navale, che egli interpreta e rappresenta in maniera schietta e genuina. ■



Il nostromo fra i suoi amati allievi velisti.



La nautica popolare

di Andrea Adelchi Ottaviano

socio della Sezione di Soverato (CZ) e, come tutti noi, appassionato di quella nautica che, al di là di ogni limite socio-culturale, economico e fisico, regala a tutti alcune tra le più belle emozioni



In una bella intervista di Pietro Caricato¹, l'ing. Giovanni Ceccarelli, figlio del compianto Epaminonda Ceccarelli (1925-2011), ricordava come una delle frasi preferite di suo padre, progettista del *Classis 26* primo modello di imbarcazione in vetroresina, fosse "faccio la barca per tutti".

E in effetti l'avvento della vetroresina e delle imbarcazioni di piccola taglia, dai costi contenuti e dagli oneri di manutenzione fortemente ridotti, ha contribuito in modo concreto a far diventare la nautica "popolare". E a creare nuovi utenti del mare.

Erano gli anni 60. Un tempo di pionierismo nautico, dove il diporto era ancora appannaggio dei più abbienti ed uno sport, lo yachting, per ricchi. Quasi un lusso. E le barche di piccola dimensione, se si escludono i gozzi, un piccolo sparuto drappello.

Ma era ancora il tempo in cui i porti erano liberi ed un posto barca non costituiva ancora un bene raro e prezioso come oggi. Si poteva attraccare liberamente e l'ormeggio in transito non aveva alcun costo. Spesso trovando la simpatia dei pescatori e degli autoctoni, che di buon grado accoglievano questi strani marinai con quella sacra ospitalità dei nostri antichi padri greci.

I porti erano pubblici, nella proprietà e nella

gestione, e ne era pubblico l'uso. Quasi sempre senza costi. I proprietari di piccole imbarcazioni in quegli anni sono stati i precursori ed i primi a lanciarsi in questa nuova attività: il diportismo.

Questa novità e questo uso del mare si è diffuso sempre più con il boom economico e la conseguente maggiore capacità di spesa delle famiglie e l'adozione di stili di vita più "moderni".



Catanzaro Lido. (Foto dell'Autore)

La produzione di piccole barche a costo accessibile, i motori fuoribordo, i battelli pneumatici (allora i gommoni si chiamavano così), le derive a vela, il campeggio nautico, le attrezzature per le immersioni ad aria, hanno aperto nuove possibilità di sviluppo e creato nuovi utenti del mare.

Era nata la nautica popolare. Bastava avere

¹ Pietro Caricato, "Si può far sognare la gente anche con la navigazione costiera", *Corriere della Romagna* del 4 giugno 2018.

passione, un po' di spiccioli per comprare una barchetta, un po' di manualità ed intraprendenza e il gioco era fatto. Il posto barca era gratuito nel porto pubblico e la manutenzione si poteva fare da sé. Sono nati i diportisti, quelli che il mare lo vedevano da vicino e ne saggiavano odori e sapori, sangue e sudore, canapa e gasolio. Le



Napoli, Molo Beverello.

vele erano di cotone, le cime di canapa. E la voglia di esplorare nuovi mondi e nuovi modi di vivere il mare spingeva sempre più al largo.

L'Italia cresceva. E cresceva anche il reddito degli italiani. E con esso anche la dimensione delle imbarcazioni. I porti si sono affollati, una nuova imprenditoria "a servizio del diportista" è nata: esisteva un mercato!

Il risultato è noto a tutti: privatizzazione dei porti, lievitazione dei prezzi di tutto ciò che afferisce alla nautica, concorrenza per un posto barca, crescita esponenziale dei costi per l'ormeggio, anche solo per un posto in transito... anche il fisco ha ipotizzato che il possessore di barca fosse un evasore da recuperare. E la comparsa di operatori più simili a il gatto e la volpe di Pinocchio che ai nostri antichi padri greci.

In questa rapida "evoluzione", in questa crescita nella dimensione delle barche, sempre più grandi e sempre più accessoriate e costose abbiamo perso di vista un principio basilare.

Ed è il velista Giovanni che ce lo ricorda, il titolare del Ceccarelli Yacht Design il primo studio fondato in Italia, prima regatante velista poi ingegnere progettista di Mascalzone Latino e di altri team di Coppa America, del Grand Soleil

80, degli Azurè e di tante altre imbarcazioni, belle e performanti.

"Oggi abbiamo bisogno di nuovi utenti da avvicinare al mare, sia a vela, sia a motore. Dobbiamo trovare la chiave per far appassionare al mare le nuove generazioni", afferma Ceccarelli. Perché dal suo osservatorio privilegiato ben intravede come con la produzione di una nautica "minore", di barche dai 6 ai 10 metri, sia possibile *"tornare a far sognare la gente, magari anche soltanto con la navigazione costiera"*. Segmento quasi sparito dai cataloghi e dalle linee di produzione dei grandi cantieri industrializzati, che si indirizzano inesorabilmente verso taglie sempre più grandi. E costose. Per clienti (pochi) che non hanno budget limitati, e sono amanti della comodità e del lusso. Dimenticando qui potenziali clienti (tanti) che vorrebbero avventurarsi nel mondo della nautica con una barca *entry level*, magari carrellabile (per

contenere i costi di ormeggio e carenaggio), ma che non trovano adeguate soluzioni per i loro budget. E sono i più giovani, lavoratori o professionisti all'inizio della loro carriera, con molta passione ma poco denaro.

Chiedo scaccia chiedo. E barca grande scaccia barca piccola. Così i gestori dei porti gareggiano ad offrire posti barca per unità di maggiori dimensioni, più remunerativi ma dai proprietari sempre più in là con l'età, eliminando o incrementando i costi per le unità di minori dimen-



Otranto.

sioni (oggi in molti porti un posto barca costa annualmente circa il 10% del valore dell'imbarcazione nuova). Grandi yacht che spesso escono in mare solo pochi giorni l'anno o vengono



Porto Vecchio Crotona.

usati come *piè a terre* vista mare. Oggetto necessario per mantenere uno status symbol.

E così il panorama degli utenti del mare sta avvizzendo, senza l'ingresso di nuova linfa, di nuovi giovani appassionati.

Come fare per incrementare ed avvicinare sempre più giovani al mare?

Non occorre solo una barca, piccola e che non costi troppo. Ma anche un posto barca che non impegni come una rata del mutuo di casa (cosa, si spera, abbiano già fatto le giovani coppie), servizi adeguati ad un costo accessibile, ormeggi liberi per il transito delle crociere costiere, luoghi per l'alaggio e il varo in autonomia, per il lavaggio e la piccola manutenzione.

E qui la politica può fare molto. Creando o ampliando gli approdi lungo costa, istituendo campi boe per le piccole imbarcazioni per supplire ai posti nei marina, rendendo utilizzabili per la piccola nautica gli specchi acquei inutilizzati dei porti

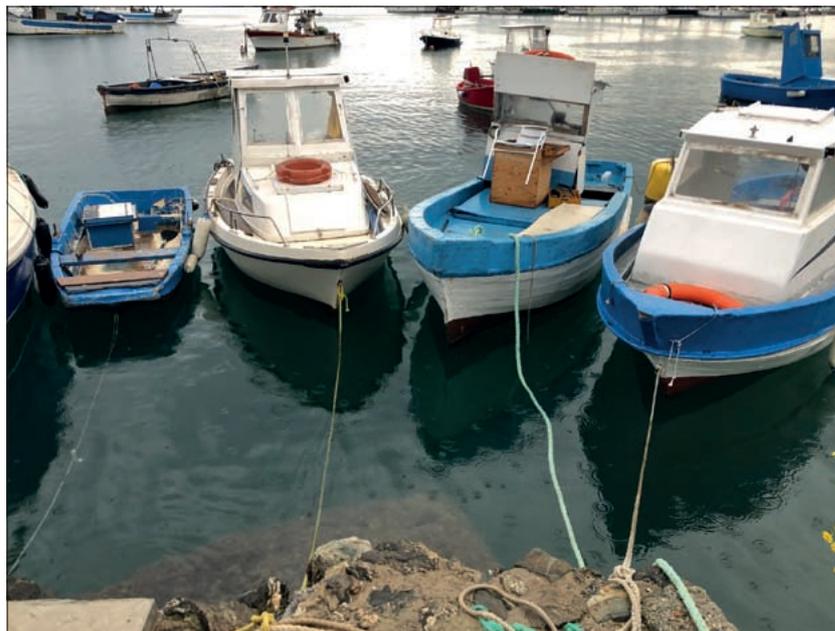
commerciali, creando scivoli per il varo e l'alaggio gratuito delle barche carrellabili, così come avviene in altri Paesi. Ed anche con una corretta politica fiscale, magari riducendo l'IVA sulle barche di minore dimensione, non vedendo il diportista "minore" o il proprietario di una vecchia imbarcazione come un magnate proprietario di grande yacht.

Siamo "un popolo di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori, di scienziati, di navigatori, di trasmigratori", ricorda la scritta incisa sul palazzo della Civiltà Italiana all'EUR, con circa 8000 km di coste in Italia e la migliore mariniera del mondo.

L'ingegnere-velista, amante del mare e di una nautica per tutti ci ricorda che "abbiamo il mare, il nostro Adriatico, che mio padre chiama selvaggio, e bene o male ci dialoghiamo fin da piccoli... ma pochi vanno in barca ed hanno vissuto situazioni formative in un ambiente che alla fine

è generoso di panorami, ma che può anche essere del tutto ostile".

È con la nautica "minore", o meglio "popolare", che potrà crescere la schiera degli appassionati del mare e un incremento degli utenti della nautica da diporto. ■



Porto Vibo Valentia.

Dalla prevenzione dell'inquinamento alla decarbonizzazione: l'IMO e le nuove sfide ambientali per il settore marittimo

di Claudio Boccalatte

In uno degli scorsi numeri della rivista abbiamo parlato dell'IMO, l'Organizzazione Marittima Internazionale, organo delle Nazioni Unite per il settore marittimo. Fra i numerosi campi di attività dell'organizzazione i più importanti sono sicuramente la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marittimo; è proprio della protezione dell'ambiente che vogliamo occuparci più in particolare in questo articolo.

L'ONU ha cominciato a occuparsi di inquinamento marittimo nel 1954, e nel 1959 ha affidato questa funzione all'IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), creato formalmente nel 1954, attivo dal 1958. Nel 1982 l'IMCO è diventato l'attuale IMO (International Maritime Organization), agenzia specializzata delle Nazioni Unite con sede a Londra, che emana gli standard per l'industria marittima (shipping) internazionale nei settori della sicurezza e della protezione ambientale.

Una gran parte del lavoro dell'IMO è svolta da comitati e sottocomitati. In particolare il MEPC (Maritime Environmental Protection Committee), creato formalmente dall'Assemblea dell'IMO nel novembre 1973, è responsabile del coordinamento di tutte le attività dell'Organizzazione nel settore della prevenzione e del controllo dell'inquinamento ambientale originato dalle navi. Tra i sette sottocomitati il Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR) è dedicato alla prevenzione



In apertura: La sede dell'IMO a Londra, sul Tamigi, illuminata di blu in occasione del 70° anniversario delle Nazioni Unite, nell'ottobre del 2015. (Dalla mediateca del sito internet IMO). In questa foto: Particolare della sede IMO con una scultura in bronzo che rappresenta la prora di una nave.

degli inquinamenti e alla risposta nel caso si verifici un inquinamento.

Nel campo della protezione ambientale il primo campo d'interesse della comunità internazionale è stato l'inquinamento da idrocarburi, per il quale fu firmata nel 1954 la convenzione OILPOL (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil), modificata nel 1962 e poi nel 1969 a seguito dell'incidente della *Torrey Canyon* nel 1967, il peggior

incidente nelle acque del Regno Unito, con la fuoriuscita di circa 100 milioni di litri di petrolio. A seguito di questo incidente sono state adottate altre convenzioni: la *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*, del 1969, entrata in vigore nel 1975, che stabilisce il diritto di intervento da parte degli stati le cui coste sono minacciate dall'inquinamento per effetto di un incidente verificatosi in acque internazionali; la *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, del 1969, e la *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, del 1971; queste ultime due convenzioni dettano le regole in base alle quali si compensa chi è stato danneggiato da inquinamento da petrolio. Nel 1971 la OILPOL venne di nuovo modificata, ma nel frattempo la comunità internazionale si era convinta che fosse necessario uno strumento per la prevenzione di tutti i tipi di inquinamento del mare da parte delle navi, non solo di quello da idrocarburi, e nel 1973 fu indetta a questo scopo una conferenza che portò all'adozione della MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*). A seguito di altri importanti episodi di inquinamento per incidenti navali, nel 1978 (prima dell'entrata in vigore della MARPOL

1973) venne adottato un importante protocollo alla MARPOL, con nuove misure sia nel campo della tecnica delle costruzioni navali sia in quello delle operazioni delle navi mercantili. La nuova versione della convenzione, nota come MARPOL 73/78, è entrata in vigore nel 1983 e da allora è stata modificata varie volte. La convenzione si basa su sei allegati tecnici, ognuno dei quali si occupa di una potenziale fonte di inquinamento causato da navi:



Il disastro ambientale causato dall'incaglio della petroliera *Amoco Cadiz* nel marzo 1978 al largo delle coste britanniche. Una serie di gravi incidenti ambientali, causati prevalentemente da petroliere, tra gli anni '60 e '70 fu tra gli elementi all'origine della normativa MARPOL.

- allegato I: Inquinamento da idrocarburi (greggio e olio combustibile);
- allegato II: Inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa;
- allegato III: Inquinamento da sostanze dannose trasportate in imballaggi;
- allegato IV: Inquinamento da liquami;
- allegato V: Inquinamento da rifiuti solidi;
- allegato VI (entrato in vigore nel 1997): Inquinamento atmosferico (sostanze che riducono lo strato di ozono, ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx), composti organici volatili).

Nel 1997 è stato adottato il codice sulle emissioni di ossidi di azoto per i motori diesel marini

ventiduesima puntata:

La Grande Guerra

"Eroi"

Ci sono eroi che ci scrutano severi dall'alto dei loro piedistalli di marmo... poi ci sono eroi la cui umanità è tangibile. Nazario Sauro è uno di questi. Il protagonista della nostra storia nacque a Capo d'Istria, in territorio dell'Impero austro-ungarico. Ricevette sin da giovane una forte educazione irredentista. Nel 1914, a 34 anni, si trasferì a Venezia, nel 1915 si arruolò nella Regia Marina e prestò servizio presso la Piazza Militare Marittima di Venezia. In quattordici mesi di servizio compì 64 missioni, tutte su piccole siluranti o torpediniere. Tutte le operazioni da lui svolte furono di disturbo (posa di mine o sbarramenti mobili).

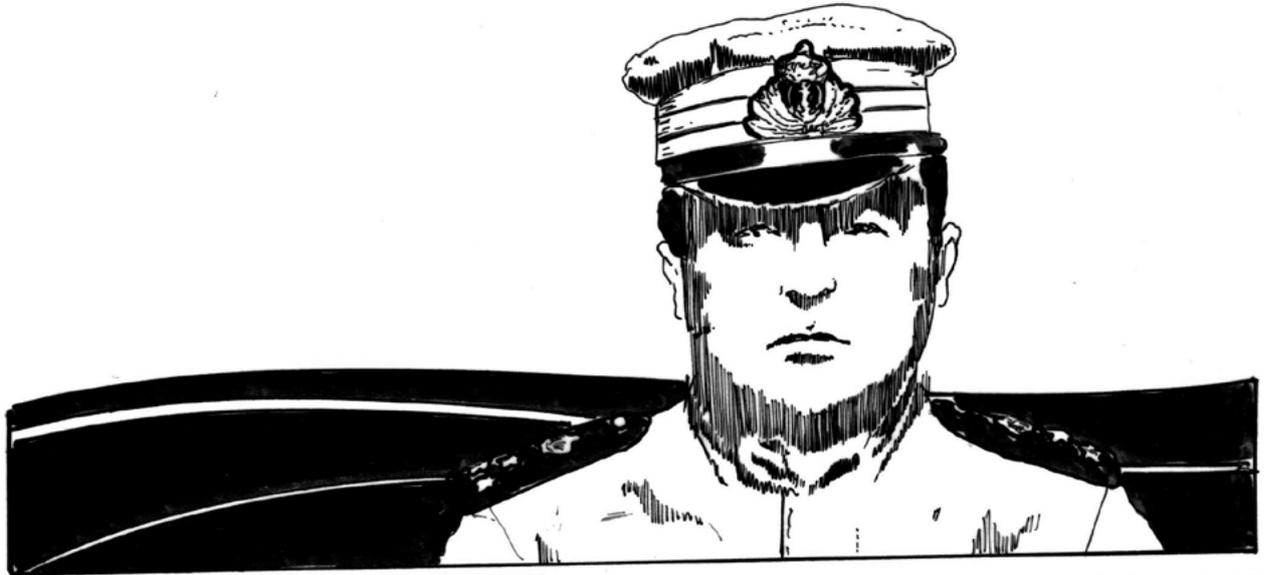


Il 30 luglio 1916 si imbarcò a Venezia sul sommergibile *Giacinto Pullino*. Il compito assegnato alla sua unità prevedeva un'incursione sul porto di Fiume.

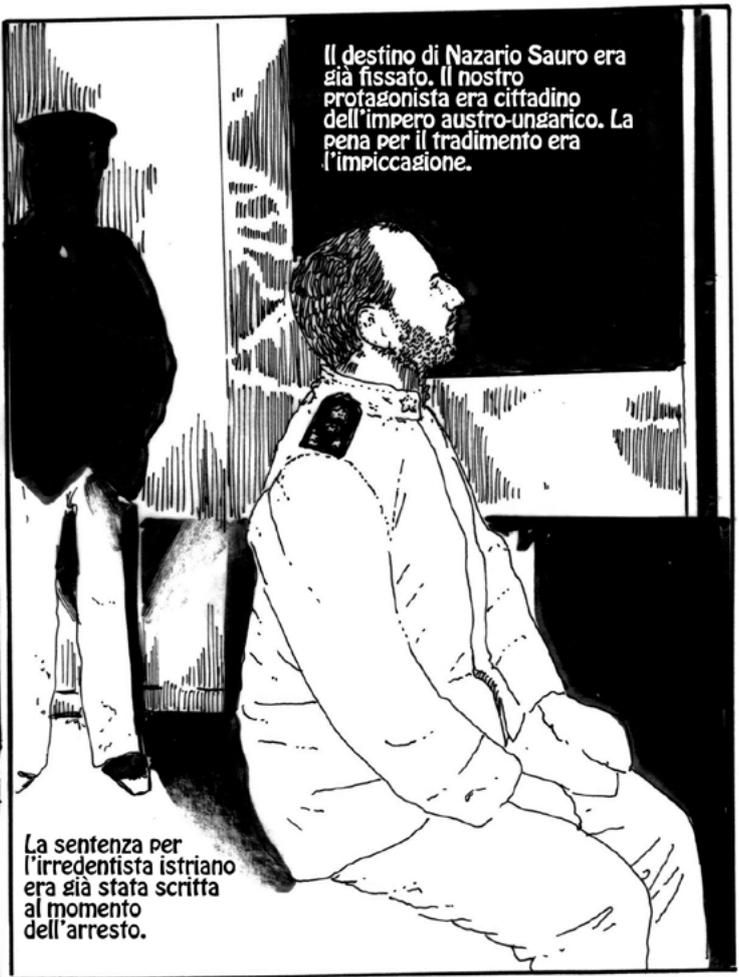


Il sommergibile, spostato dalla corrente, andò a incastrarsi sullo scoglio della Galiola, all'imbocco del Golfo del Quarnaro.





A nulla valse la testimonianza delle madre, che pur di salvarlo dalla forca negò di conoscerlo.



Il destino di Nazario Sauro era già fissato. Il nostro protagonista era cittadino dell'impero austro-ungarico. La pena per il tradimento era l'impiccagione.

La sentenza per l'irredentista istriano era già stata scritta al momento dell'arresto.

Nei giorni che precedettero la sua missione scrisse diverse lettere testamento, due delle quali restituiscono l'umanità del nostro protagonista.

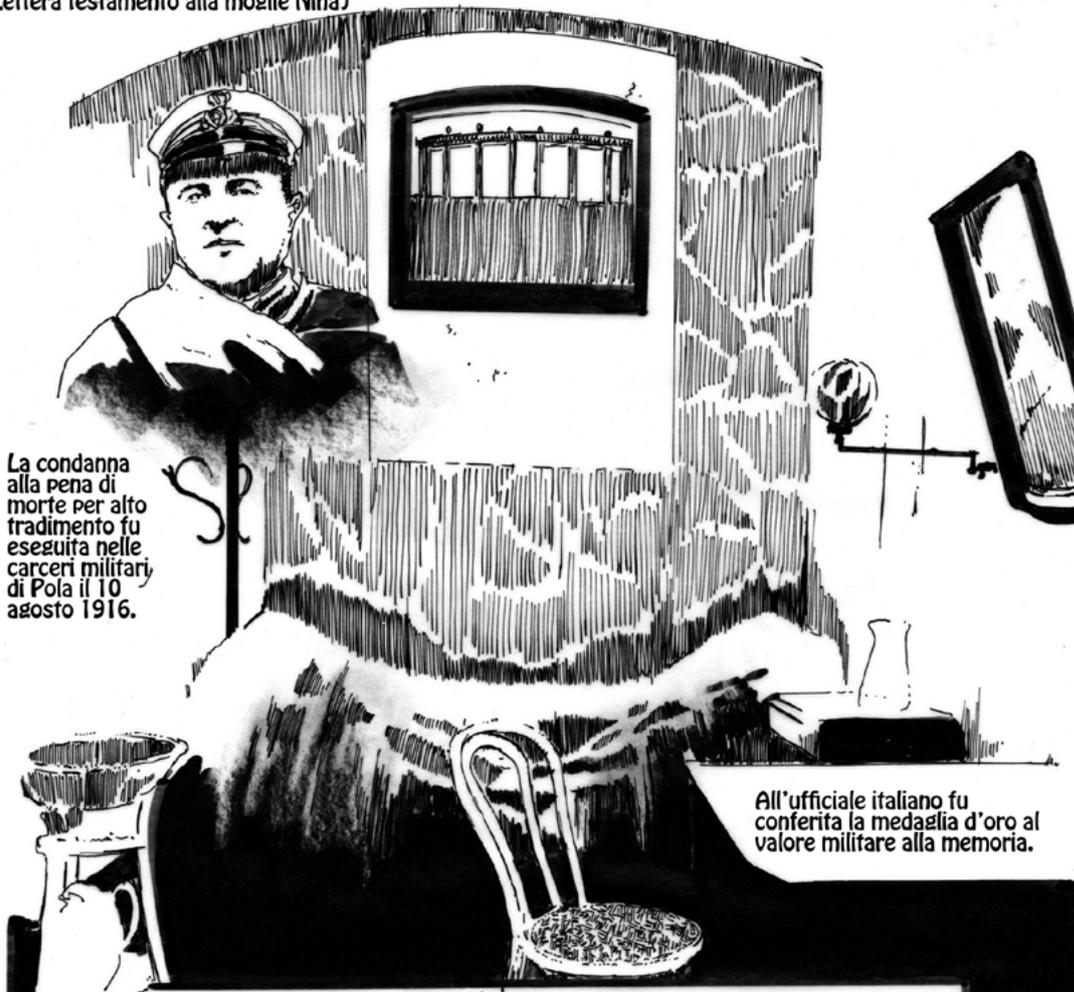
«Caro Nino, tu forse comprendi od altrimenti comprenderai fra qualche anno quale era il mio dovere d'italiano ... Io muoio col solo dispiacere di privare i miei carissimi e buonissimi figli del loro amato padre, ma vi viene in aiuto la Patria che è il plurale di padre, e su questa Patria, giura o Nino, e farai giurare ai tuoi fratelli quando avranno l'età per ben comprendere, che sarete sempre, ovunque e prima di tutto italiani! I miei baci e la mia benedizione. Papà».

(Lettera testamento ai figli)

«Cara Nina, non posso che chiederti perdono per averti lasciato con i nostri cinque bimbi ancora col latte sulle labbra; e so quanto dovrai lottare e patire per portarli e lasciarli sulla buona strada, che li farà proseguire su quella di suo padre; ma non mi resta a dir altro, che io muoio contento di aver fatto soltanto il mio dovere d'italiano. Siate pur felici, che la mia felicità è soltanto quella che gli italiani hanno saputo e voluto fare il loro dovere. Cara consorte, insegna ai nostri figli che il loro padre fu prima italiano, poi padre e poi uomo. Nazario».

(Lettera testamento alla moglie Nina)

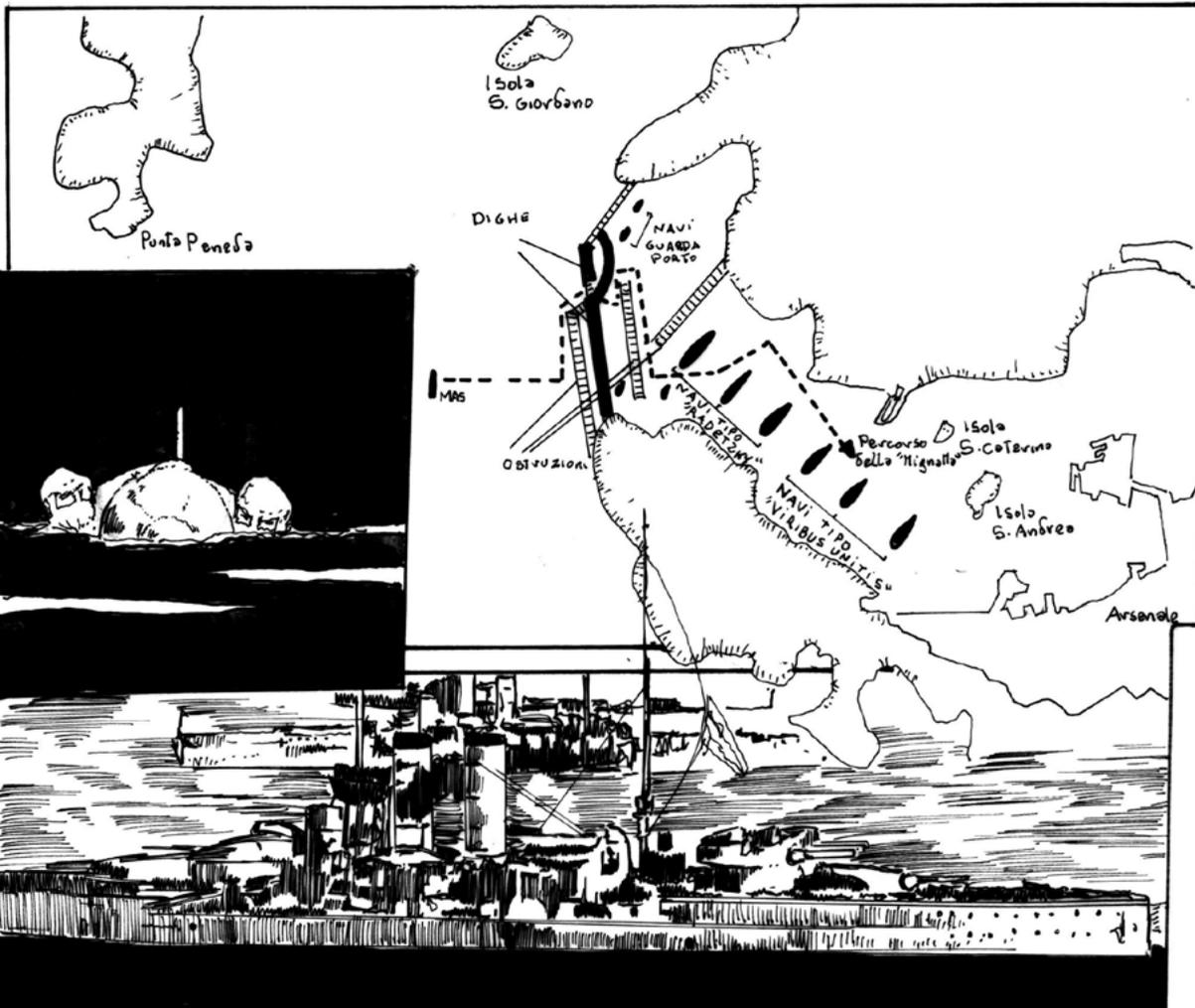
La condanna alla pena di morte per alto tradimento fu eseguita nelle carceri militari di Pola il 10 agosto 1916.



All'ufficiale italiano fu conferita la medaglia d'oro al valore militare alla memoria.



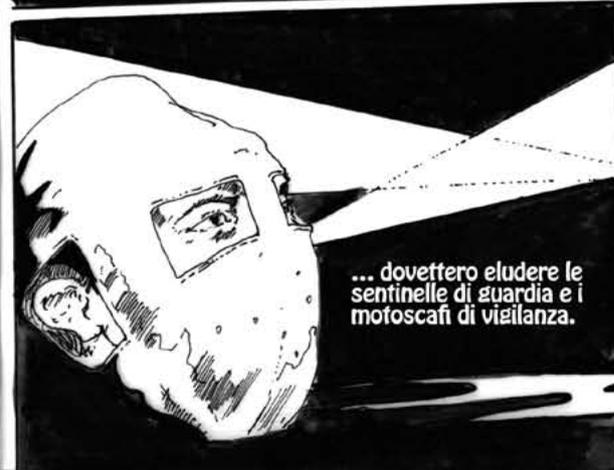
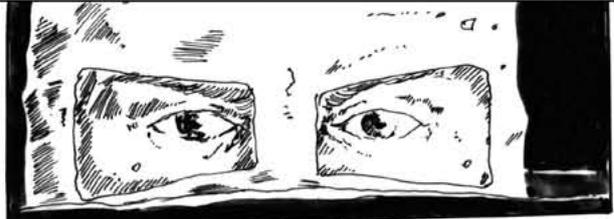
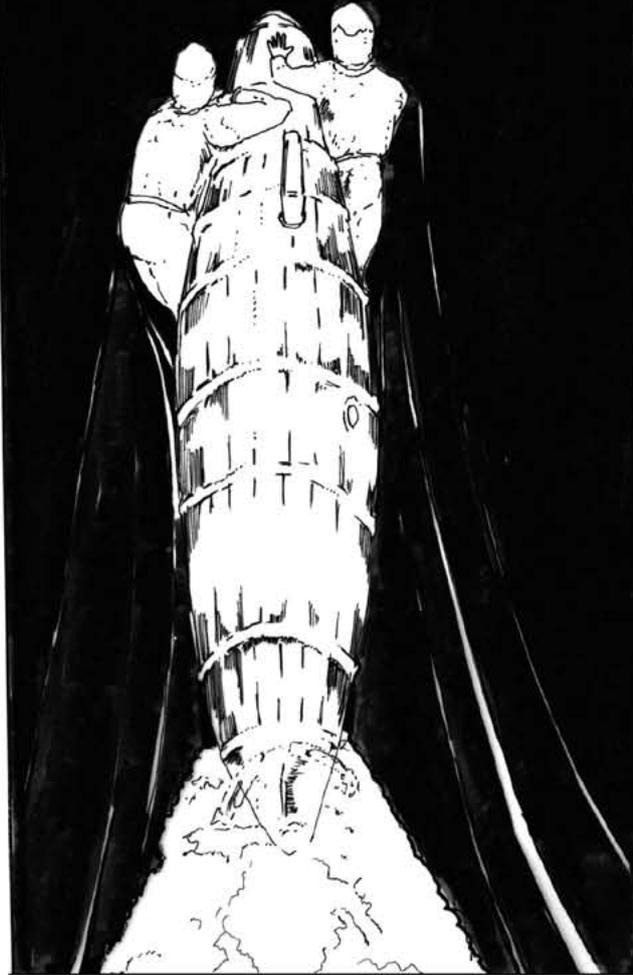
Il secondo brano del nostro racconto narra dell'impresa di Pola, che ebbe luogo alcuni giorni prima dell'armistizio di Villa Giusti.



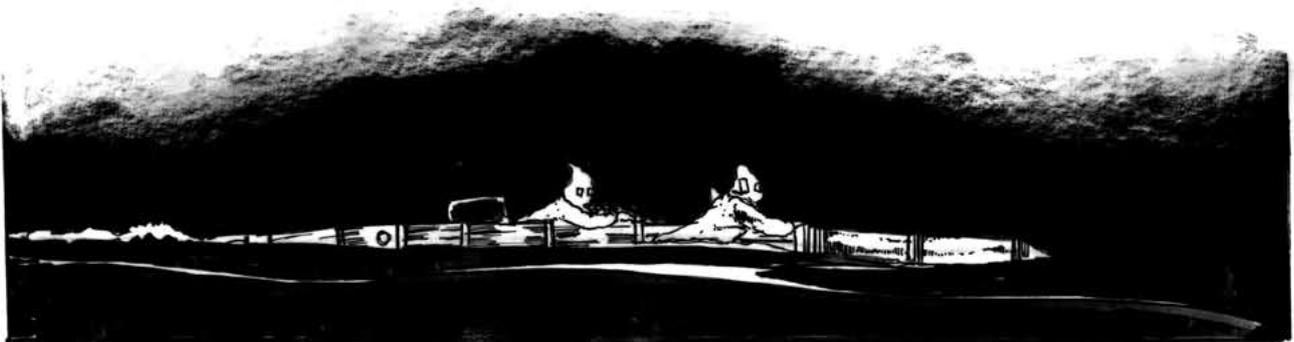
La strategia di "disturbo" praticata dalla Regia Marina negli ultimi anni di guerra prevedeva l'annichimento della tattica della Marina austro-ungarica, perennemente alla fonda nel porto e non impegnata in battaglie in mare aperto. Pola, uno dei porti più sorvegliati, era un ottimo obiettivo. Affondare uno o più bastimenti significava far crollare definitivamente il senso di sicurezza riposto nelle basi navali. La sera del 31 ottobre 1918 due motoscafi armati siluranti (MAS) scortati da due torpediniere lasciavano Venezia. A poche miglia dal porto di Pola le torpediniere si ritirarono e un MAS rimorchiò la mignatta (il mezzo utilizzato per la missione) fino ad alcune centinaia di metri dalla diga foranea del porto.

Alle ore 22:18 due ufficiali italiani, il maggiore del Genio Navale Raffaele Rossetti (progettista della mignatta) e il tenente medico e provetto nuotatore Raffaele Paolucci puntarono verso il porto di Pola a bordo della mignatta.

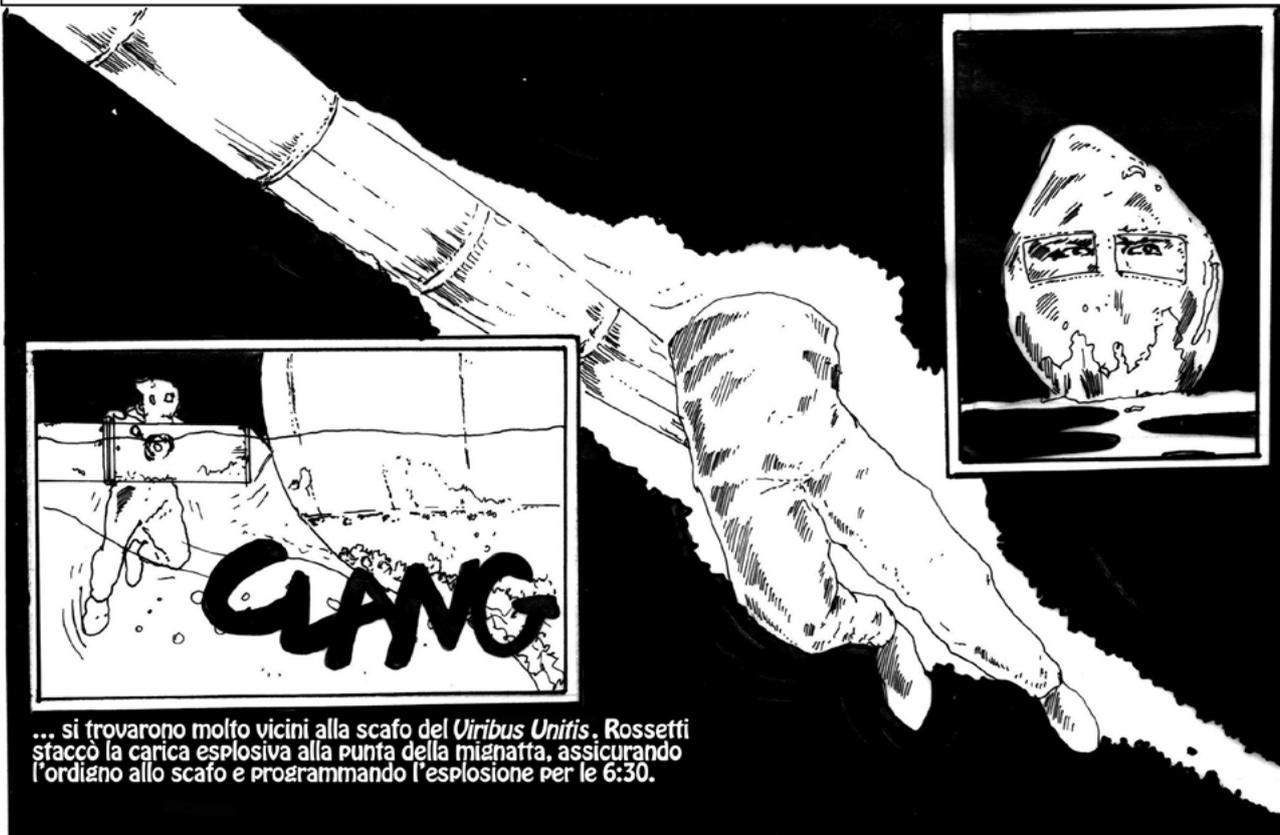
I due ufficiali dovettero trasportare a motore spento la mignatta oltre ben tre file di reti...



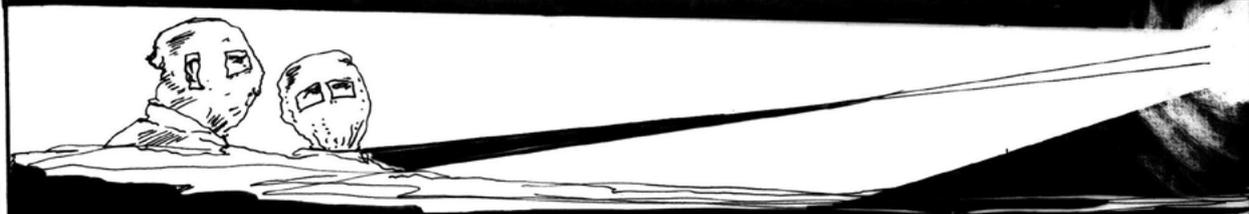
... dovettero eludere le sentinelle di guardia e i motoscafi di vigilanza.



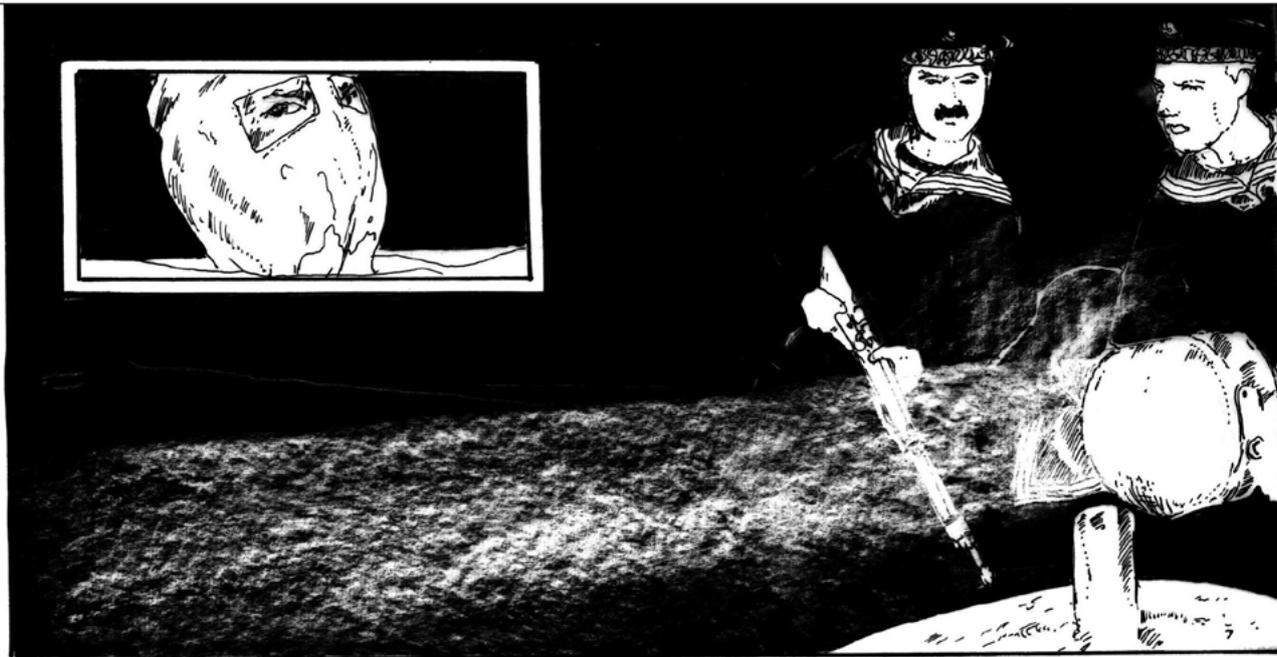
Alle 4:45 del 1° novembre, dopo sei ore di avvicinamento nell'acqua gelida...



Quando Rossetti tornò presso la mignatta i due ufficiali italiani furono illuminati da un proiettore del porto e localizzati.



I due ufficiali della Regia Marina furono presi prigionieri. Interrogati, non diedero alcuna informazione sulla missione.



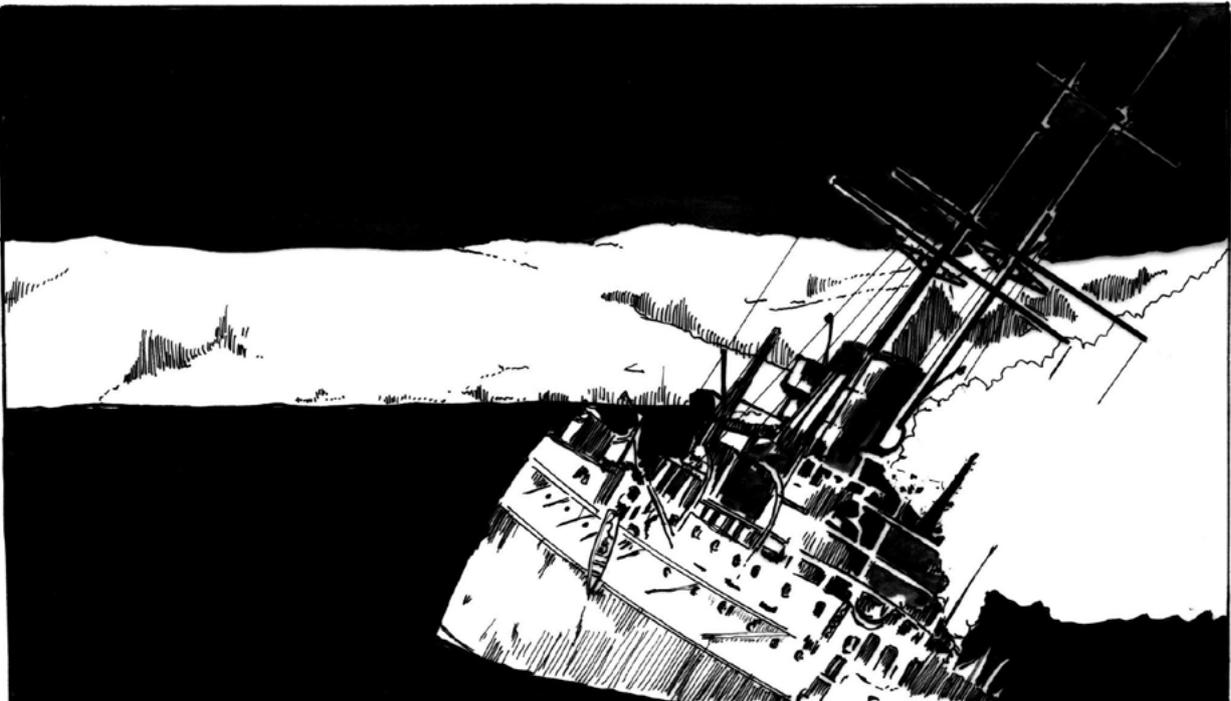
Ma alle 6:00, per evitare inutili vittime, avvisarono che...



Fra 30 minuti la nave esploderà!

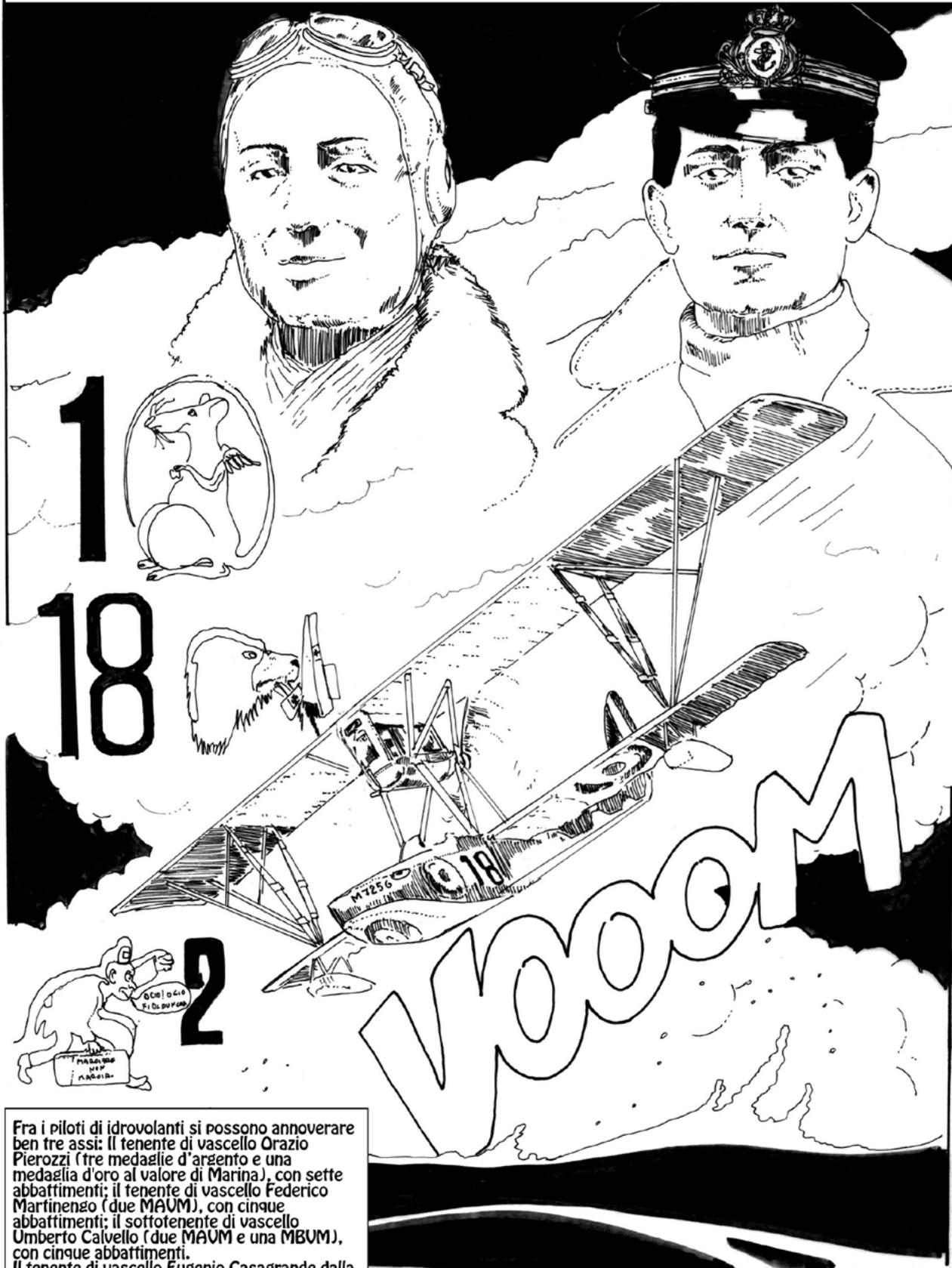
Gli austro-ungarici dopo il trasbordo sulla nave gemella *Tegetthoff* non diedero credito agli italiani (alle 6:30 non c'era stata alcuna esplosione); quindi l'equipaggio tornò sul *Viribus Unitis*.

BOOOM



Alle 6:44 la carica brillò. Nell'esplosione e nell'affondamento della nave gli austro-ungarici ebbero perdite pari a 300 uomini, fra morti e dispersi.
Il 5 Novembre 1918, Rossetti e Paolucci furono liberati dai militari italiani che entravano a Pola. Per la missione svolta ai due ufficiali venne conferita la MOUM.

La Regia Marina durante la Grande Guerra poté avvalersi di uno dei mezzi più innovativi per l'epoca: l'aeroplano. L'uni dallo svolgere un ruolo di semplice supporto, i piloti della Regia Marina non furono da meno dei loro omologhi provenienti dal Regio Esercito.



Fra i piloti di idrovolanti si possono annoverare ben tre assi: Il tenente di vascello Orazio Pierozzi (tre medaglie d'argento e una medaglia d'oro al valore di Marina), con sette abbattimenti; il tenente di vascello Federico Martinengo (due MAUM), con cinque abbattimenti; il sottotenente di vascello Umberto Calvello (due MAUM e una MBUM), con cinque abbattimenti. Il tenente di vascello Eugenio Casagrande dalla fine del gennaio 1918 compì con il suo idrovolante della 253ª Squadriglia 16 missioni di recupero informatori oltre le linee nemiche. Queste azioni gli valsero la MOUM.



L'incendio della petroliera *Haven*, al largo del porto di Genova nel 1991.

NOx Technical Code (*Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines*), reso obbligatorio da un emendamento della MARPOL.

Una modifica all'annesso VI, approvata nel 2008 ed entrata in vigore nel 2010, introduce una progressiva riduzione dell'ossido di zolfo (SOx) dalle navi e ulteriori riduzioni delle emissioni di ossido di azoto (NOx) dai motori marini. L'Annesso VI prevede anche che gli stati costieri possano istituire aree con requisiti di emissioni più stringenti di quelli generali; queste aree sono chiamate ECA (*Emission Control Areas*); per ora questa possibilità è stata sfruttata da Stati Uniti, Canada e paesi nordeuropei del Mar Baltico e Mare del Nord. Il 1° gennaio 2020 è entrato in vigore un requisito molto stringente, stabilito fin dal 2008 e conosciuto come IMO 2020 Sulphur Cap, che limita allo 0,50% il contenuto di zolfo nel combustibile impiegato dalle

navi mercantili in navigazione al di fuori delle ECA. Ulteriori emendamenti adottati nel 2011 ed entrati in vigore nel 2013 stabiliscono misure obbligatorie per ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) dovute ai trasporti marittimi internazionali, con misure complesse e discusse come l'Energy Efficiency Design Index (EEDI) e lo Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP).

Altre convenzioni relative al settore ambientale sono:

- la OPRC (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*) del 1990, entrata in vigore nel 1995, per rafforzare la capacità di far fronte a emergenze ambientali; alla convenzione è legato il protocollo OPRC-HNS sulle sostanze pericolose e nocive, adottato nel 2000 ed entrato in vigore nel 2007.
- La convenzione HNS (*International Conven-*

tion on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) del 1996, modificata con un protocollo del 2010, stabilisce regole per fornire compensazioni fino a circa 250 milioni di sterline UK, non solo nel caso di inquinamento, ma anche di altri rischi come incendio ed esplosione.



Un delfino salta davanti a Punta Mesco nell'area marina protetta delle Cinque Terre. (Dal sito del PN Cinque Terre)

- La convenzione di Londra *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*, del 1972 entrata in vigore nel 1975, è stata modificata dal protocollo del 1996, entrato in vigore nel 2006, che proibisce di gettare in mare qualunque rifiuto, tranne alcuni materiali elencati in una lista.
- La convenzione AFS (*International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships*) del 2001, entrata in vigore nel 2008, proibisce l'impiego di sostanze nocive organostanniniche nelle vernici antivegetative delle navi e stabilisce un meccanismo per evitare il futuro impiego di altre sostanze nocive.
- La *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments* è stata adottata nel 2004 per prevenire i potenziali effetti devastanti della diffusione

di organismi acquatici dannosi invasivi trasportati dalle navi nella acqua di zavorra.

- Nel maggio del 2009 è stata adottata la convenzione di Hong Kong *International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* relativa alla fase di smantellamento delle navi al termine del loro ciclo di vita.

* * *

Alla base della strategia delle Nazioni Unite per arrivare nel 2030 a un mondo migliore, eliminando dappertutto la povertà mediante lo sviluppo sostenibile (*2030 Agenda for Sustainable Development*) vi sono, dal 2015, i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) o SDGs (*Sustainable Development Goals*), che hanno rimpiazzato gli 8 MDGs (*Millennium Development Goals*) stabiliti per il periodo 2000-2015.

Anche l'IMO, che è parte della famiglia delle Nazioni Unite, è impegnato per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile; in effetti molti di essi potranno essere realizzati solo grazie a una rete di trasporto sostenibile che supporti l'economia globale e il commercio mondiale. Ci sono aspetti del lavoro dell'organizzazione collegati a tutti i 17 SDGs, come risulta dall'elenco seguente:

voro dell'organizzazione collegati a tutti i 17 SDGs, come risulta dall'elenco seguente:

1. NESSUNA POVERTÀ (NO POVERTY): Le normative IMO garantiscono che la navigazione sia sicura e pulita, creando prosperità e crescita sostenibile in un'economia verde e blu.
2. FAME ZERO (ZERO HUNGER): L'IMO lavora con i partner delle Nazioni Unite per salvaguardare una delle principali fonti di nutrimento combattendo la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.
3. SALUTE E BENESSERE (GOOD HEALTH AND WELL BEING): I trattati dell'IMO contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento legato alla navigazione negli oceani, nei porti e nelle regioni costiere.
4. EDUCAZIONE DI QUALITÀ (QUALITY EDUCATION): In mare la sicurezza e

la protezione dell'ambiente dipendono dall'istruzione e dalla formazione dei marittimi. L'IMO definisce gli standard globali.

5. **PARITÀ DI GENERE (GENDER EQUALITY):** L'IMO sostiene l'uguaglianza di genere e dà potere alle donne nel settore marittimo attraverso un programma globale e attività mirate.
6. **ACQUA PULITA E IGIENE (CLEAN WATER AND SANITATION):** I trattati IMO regolano lo scarico e lo smaltimento dei rifiuti in mare, una componente chiave del ciclo complessivo di gestione dei rifiuti.
7. **ENERGIA PULITA E CONVENIENTE (AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY):** L'IMO promuove il finanziamento, la ricerca e lo sviluppo di tecnologie energetiche pulite per il settore marittimo.
8. **LAVORO DEGNO E CRESCITA ECONOMICA (DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH):** La marineria è un'importante fonte di lavoro, soprattutto nei paesi in via di sviluppo. Le questioni relative alla salute e al benessere dei marittimi sono un tema centrale del lavoro dell'IMO.
9. **INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE (INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE):** Un'industria armatoriale più efficiente, lavorando in partnership con il settore portuale, sarà un importante motore verso la stabilità globale e lo sviluppo sostenibile a favore di tutti.
10. **RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE (REDUCED INEQUALITIES):** Il programma di cooperazione tecnica dell'IMO migliora la capacità nei paesi che non hanno le conoscenze tecniche e le risorse per gestire un'industria marittima sicura ed efficiente.
11. **CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI (SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES):** Città e comunità sostenibili fanno affidamento su una catena di approvvigionamento sicura. Il lavoro dell'IMO per migliorare la sicurezza e la protezione marittima aiuta a proteggere l'infrastruttura logistica globale.
12. **CONSUMO E PRODUZIONE RESPON-**

SABILI (RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION): I trattati IMO stabiliscono regole per ridurre la produzione di rifiuti da parte delle navi.

13. **AZIONE PER IL CLIMA (CLIMATE ACTION):** L'IMO ha sviluppato misure per controllare le emissioni del settore marittimo e soluzioni per ridurre al minimo il contributo del trasporto marittimo all'inquinamento atmosferico e il suo impatto sui cambiamenti climatici.
14. **VITA SOTTO L'ACQUA (LIFE BELOW WATER):** L'IMO è responsabile delle misure globali per migliorare la sicurezza e la protezione del trasporto marittimo internazionale e per prevenire l'inquinamento provocato dalle navi, rendendo il lavoro dell'Organizzazione parte integrante dei target dell'obiettivo 14.
15. **VITA SULLA TERRA (LIFE ON LAND):** L'IMO rafforza la sicurezza nei porti e fa parte degli sforzi globali per fermare il traffico illegale di specie selvatiche.
16. **PACE, GIUSTIZIA E FORTI ISTITUZIONI (PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS):** L'IMO promuove istituzioni efficaci per garantire il flusso sicuro, protetto e rispettoso dell'ambiente del commercio marittimo.
17. **PARTNERSHIP PER GLIOBIETTIVI (PARTNERSHIP FOR THE GOALS):** L'IMO ha attualmente accordi di partnership con oltre 60 organizzazioni intergovernative e più di 70 ONG, comprese le principali organizzazioni e organismi ambientali globali.

Il settore del trasporto marittimo costituisce la spina dorsale del commercio mondiale e della globalizzazione, e ci si aspetta che il suo ruolo continui a crescere con la diffusione del benessere tra le persone che oggi versano in stato di povertà. Anche nell'attuale crisi generata dalla pandemia di Covid 19 il trasporto marittimo di merci non si è mai fermato, adottando le proprie procedure alla nuova situazione. Sia mondo attuale, sia ancora più il mondo che ci auguriamo per il futuro, si basano su una industria armatoriale sicura ed efficiente, per la cui realizzazione il quadro normativo sviluppato e gestito dall'IMO è fondamentale. ■

Il Mare come *Beruf*



di Renato Ferraro

Beruf è una bellissima parola della lingua tedesca, in genere tradotta in italiano con “lavoro”, “mestiere”, o meglio ancora “professione”. Ma se si tiene conto dell’etimologia, che va individuata in *rufen* (“chiamare”), si vede che la traduzione più appropriata è “vocazione”. Però “professione” e “vocazione” sa-

rebbero termini sostanzialmente inconciliabili, perché nella professione l’Io è soggetto attivo: “io professo” (p.es. una religione, il commercio, ecc.), mentre nella vocazione è soggetto passivo: “io sono vocato, sono chiamato”. Diventano conciliabili se si susseguono nel tempo: io sono chiamato, quindi professo, cioè aderisco a una religione, o esercito un’attività lavorativa ecc. Allora il tedesco *Beruf* può, per così dire, farci comodo per caratterizzare diverse fasi della nostra esistenza.

Al *Beruf* dedicò un approfondito studio il filosofo e sociologo di Erfurt, Max Weber (1864-1920), nella sua opera forse più famosa, *L’etica protestante e lo spirito del capitalismo*, la cui pubblicazione più recente in italiano credo sia quella di Rizzoli nel 2014. In essa Weber, rifacendosi a Lutero, affermava che l’esercizio di una professione, quale che essa sia, è l’assolvimento di un mandato divino, cioè, appunto, la risposta a una chiamata. Quindi anche lo spirito capitalistico (ma non l’avidità del guadagno e la mera sete di lucro) è l’esecuzione di un ordine di Dio. Ciò è particolarmente sostenuto dal calvinismo. Però io direi che forse i primordi del capitalismo andrebbero individuati piuttosto nell’Italia delle Repubbliche Marinare, in particolare nella Genova delle “cumpagne” e del Banco di San Giorgio.

Ma lasciamo queste disquisizioni pseudo-filosofiche e storiche, nelle quali non sarei neanche capace di andare avanti, e torniamo ... al mare!

Per noi marinai la chiamata viene dal mare, ma occorrono quasi sempre condizioni preliminari favorevoli: tradizioni familiari,



In apertura e in questa foto: La barca a vela denominata *Zizià*, che fu regalata al padre dell’autore per la laurea nel 1904. (Collez. Autore)



In queste foto: La Zizià veleggia con il nonno Guido e con le sue sorelle.

luogo di nascita e dove si è trascorsa l'infanzia, idoneità fisica, ecc. Penso a cittadine marinare come Mola di Bari, Chioggia, e tante altre, e specialmente Monte di Procida, dove un tempo un giovane che si presentava ai genitori di una ragazza che voleva chiedere in sposa doveva esibire il proprio libretto di navigazione per dimostrare gli imbarchi fatti, i titoli professionali conseguiti e così via.

Diciamo che quasi sempre l'amore per il mare "discende per li rami", per dirla con il padre Dante. Per la verità nella mia famiglia paterna avevano militato tutti nell'Esercito, compreso mio padre, che aveva fatto la Grande Guerra come ufficiale di Artiglieria di complemento sul Monte Grappa; ma il mio nonno materno,

Friedrich Rupprecht von Virtsolog, era stato Korvettenkapitän della KuK Kriegsmarine e come tale aveva preso parte alla celebre crociera della Imperial Regia Marina in Estremo Oriente e aveva insegnato all'Accademia Navale della duplice monarchia, dove era stato anche direttore della banda musicale. L'Accademia, ubicata a Pola (che dopo la prima guerra mondiale era stata annessa all'Italia), fu trasformata in Scuole del Corpo Reali Equipaggi Militari Marittimi e i nostri vecchi sottufficiali, che le avevano frequentate, le chiamavano "Accademia dei Piedi Scalzi" o, dall'acronimo CREMM, "a scola dâ cremma".

A proposito: come mai sono entrato in Marina (italiana, beninteso)? Figlio, nipote, pronipote di giuristi, io stesso laureato in giurisprudenza, sarebbe stato logico che ereditassi lo studio legale paterno. Però mio padre, ammalatosi di Parkinson, da tempo non svolgeva più alcuna attività professionale. Le cose andarono così: dopo la laurea, un mio cugino m'invitò ad andare con lui a Palermo per gestire l'agenzia locale di una grande casa editrice di opere giuridiche. Nel coadiuvarlo mi capitò di portare alcuni libri a un ufficiale della locale Capitaneria, che mi fece un autentico lavaggio del cervello sulla bellezza della sua professione, sui viaggi transatlantici come commissario governativo per l'emigrazione... Insomma, mi sedusse, per cui me ne tornai a casa mia a Napoli e tanto studiai da stravin-cere il concorso per laureati per Ufficiali CP. Per ragioni famigliari quell'ormai collega si congedò, ma io gli sono profondamente grato perché grazie a lui ho fatto per tutta la vita un mestiere (*Beruf*) che mi è piaciuto moltissimo!

La vocazione marinara può anche concretarsi in un'attività diportistica. Mio padre, per la sua laurea nel 1904, ebbe regalata da una zia una splendida barca a vela. La famiglia possedeva una villa a Pozzuoli, in località Starza, e papà si vantava che la sua barca, chiamata *Zizià* (il soprannome della donatrice) era la più bella del golfo. Compagna di avventure marine gli era la sorellina più piccola, Immacolata, detta Babà per la sua dolcezza di carattere; anche lei, evidentemente sotto l'effetto del *Beruf*, era un'autentica marinara. Per tutta la vita menò vanto di una sua grande intuizione: mentre era affacciata a una finestra della loro villa puteolana del-



Aggrappato a un'antenna della barca. Pozzuoli, agosto 1907.

la Starza, cominciò a strillare come una matta: "Ma chillu capitano è pazzo? Vo' purtà a perde-re 'o bastimento?", e nessuno riusciva a calmarla. Quando nel pomeriggio il padre (mio Nonno Luigi) tornò da Napoli, con la ferrovia Cumana, raccontò che l'incrociatore della Regia Marina *San Giorgio* era andato a urtare sulla secca della Cavallara, in fregio all'isolotto della Gaiola, a Posillipo. Forse il comandante, il capitano di vascello Gaspare Albenga, il *Beruf* non lo aveva captato bene: eppure aveva fama di essere un ottimo manovratore. Però ben presto si sparse-ro per Napoli insistenti pettegolezzi, secondo i quali egli si era portato a bordo una splendida dama che lo aveva pregato di farle godere la vista della più bella costa del mondo il più da vicino possibile. Si sa, si dice che le donne a bordo portano guai; o almeno era così una volta, tanto tempo fa: ora, per fortuna, le cose sono cambiate, e abbiamo anche ottime comandanti donne

Del resto al Comandante, *Maître après Dieu*, molte cose sono consentite. A Napoli vi sono vari modi di dire a tal proposito; ne riporto almeno due, più eloquenti: "Fatte Capitano e magna galline", perché nei vecchi tempi sotto castello si manteneva un pollaio le cui galline ospiti venivano macellate una alla volta, alle domeniche, per la mensa del Comandante; e altro detto, ancora più importante: "'A pisciata

do Capitano nun abbagna 'a cuperta".

Il riguardo che si deve al Comandante fa sì che non si dica mai "sta dormendo", bensì "sta riposando"; mai "si legge il giornale", bensì "s'informa"; mai "sta in bagno" (quando non si avvale del privilegio di "non bagnare" la coperta), bensì "è impegnato", e così via.

Il comandante Albenga se la cavò con una pena modesta e la nave fu recuperata, sia pure a costo di operazioni complesse. Peraltro va detto che forse nell'incaglio del *San Giorgio* ebbe peso soprattutto il fatto che – com'è noto a tutti noi napoletani – la Gaiola ha

sempre portato jella, fin dal tempo antico. Storie se ne potrebbero raccontare tante... Ma tutt'intorno vi sono "chiane" magnifiche che amavo frequentare quando da ragazzo praticavo la pesca subacquea, in apnea, con il mio vecchio "Saetta B", infischandomene della jettatura che aduggiava il sito.

A proposito di sport del mare, voglio ricordare che a Napoli vi è una grande tradizione di circoli velici e del remo, al Molosiglio, a Santa Lucia, a Mergellina. Fra gli altri vi era la Sezione della Lega Navale, un tempo sede dei marinaretti della GIL (fra i quali mio fratello Mario) che il sabato (fascista) andavano a esercitarsi in arte marinaresca ed evoluzioni militari in ordine chiuso nei giardinetti detti "della Litoranea".

Uno di questi club, molto aristocratico, prima della seconda guerra mondiale offrì una cena in onore di Guglielmo Marconi, suppongo soprattutto per quanto da lui creato per la sicurezza in mare grazie all'invenzione del telegrafo senza fili. Immaginate la scena: gentiluomini in frak, dame in décolleté, camerieri in livrea con polpe; ma a un certo punto viene a mancare l'energia elettrica! Grande scompiglio, i camerieri si affrettano con candelieri, ma il Presidente del circolo, serafico, a Marconi: "Gugliè, tu che ne capisci, vuò da' 'na guardata a 'e bbalvole?". A me lo raccontò Antonio Ghirelli. ■

Ravenna

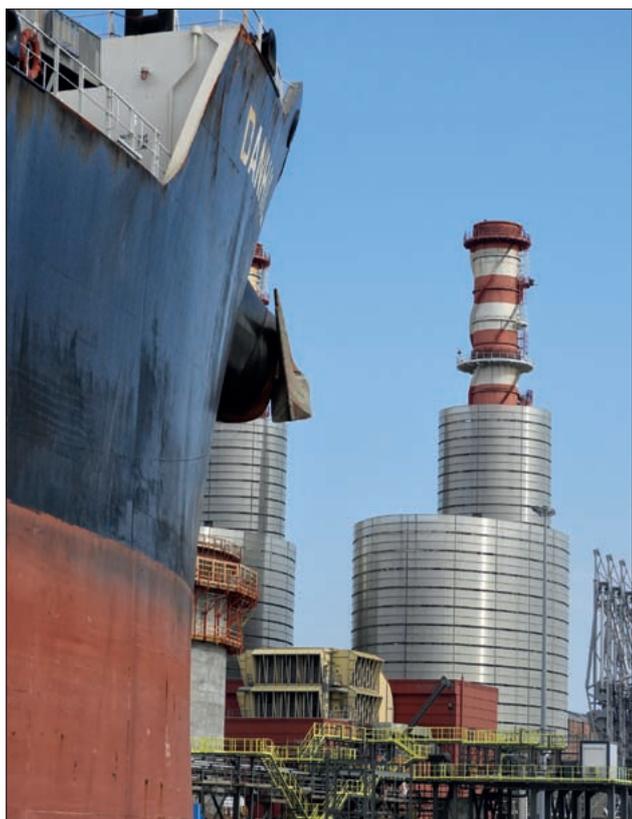
di Roberto Petrucci



Il Canale Candiano

L'ingresso a Ravenna comincia tra due lunghissimi moli foranei, i più lunghi d'Europa. Potrebbe essere l'inizio di una suggestiva entrata in città da quello che è stato da sempre l'accesso principale: l'Adriatico.

Se continuaste la navigazione, trovereste sulla destra le navi da crociera che scaricano turisti in visita alla città e sulla sinistra, dopo la bella sede della Lega Navale, la fila dei rimorchiato-



In apertura: La Basilica di San Vitale continua a stupire i visitatori con i suoi mosaici. In questa foto: Navi e ciminiera sul Candiano.

ri di supporto alle piattaforme metanifere che punteggiano quel tratto di Adriatico.

Più avanti, le eleganti ciminiere della centrale termoelettrica segnano l'inizio delle aree industriali che sono sorte fra il centro città e il mare. Il porto di Ravenna è "verticale" ed entra per 3 miglia dentro la costa.

Silos per prodotti agricoli della valle padana, mucchi di caolino per le fabbriche di mattonelle di Modena e le ceramiche di Faenza, rotoli di lamiera per le fabbriche della Marcegaglia, container e gru di ogni sorta vi accompagnerebbero fino al ponte mobile elegante da vedere quanto difficile da alzare. L'ordine con cui sono disposti gli insediamenti sormontati dalle gru e l'assoluta pulizia del canale fanno pensare a una mostra di moderne sculture.

Dopo il ponte potreste ormeggiare nella darsena che si trova in pieno centro a qualche centinaio di metri dalla Basilica di San Giovanni Evangelista.

La Basilica fu fatta edificare da Galla Placidia nel 426 come voto per essersi salvata da una tempesta durante il viaggio di ritorno da Costantinopoli a Ravenna. Sorgeva allora a ridosso del mare proprio perché l'Imperatrice segnò il punto del naufragio come luogo della fondazione di quella che è una delle più antiche basiliche ravennati.

È opportuno utilizzare il condizionale perché l'ingresso a Ravenna navigando lungo le 3 miglia del Canale Candiano è possibile oggi in occasione della manifestazione "Navigare Ravenna" erede della "Candianata" che Ivo Emiliani, allora presidente della Sezione di Ravenna della Lega Navale, organizzò nel 2002.



Il ponte mobile aperto.

Normalmente bisogna accontentarsi di ormeggiare all'elegante porto turistico "Marinara" all'imboccatura del canale e procedere in auto passando da Classe, dove Romani e Bizantini tenevano le loro flotte.

Le esigenze del traffico su nave e su gomma rendono praticamente impossibile l'accesso dei diportisti al Canale Candiano.

Salvata dalle acque

Ravenna era protetta dalle paludi che la circondavano. Era "città senza mura ma imprevedibile" e per questo diventò capitale d'Italia e avamposto dell'impero bizantino.

Le paludi, grazie anche alle bonifiche dei monasteri benedettini, sono diventate pinete e campi, il mare è stato allontanato dal centro urbano e la città delle flotte è diventata città di "valli" e pinete. La cosa dispiacque ai viaggiatori dell'800 alla ricerca dei resti della classicità. Oscar Wilde lamentava: «Le tue mille galere... più non solcano il tuo mare... Dove le navi ro-

strate sollevano solcare i flutti suona la triste nota del pastore stanco».

Una città rurale

Nell'immediato dopoguerra, quando Ravenna Comune (il più vasto d'Italia dopo Roma) aveva 80000 abitanti, si può stimare che la Ravenna cittadina ne avesse la metà. Una città rurale con il terminale cittadino del Canale Candiano votato principalmente all'agricoltura perché sulle sue sponde c'erano fabbriche di concimi, di sacchi di juta, di zolfo per le piante e stoccaggi di cereali.

I "portuali" erano facchini che parlavano il dialetto del porto rafforzato dal gergo della malavita. La loro cuccagna si svolgeva sull'acqua, dove un lunghissimo palo orizzontale scivoloso con il grasso di mora, cioè di scrofa romagnola, aveva in cima prosciutti, tacchini e ogni ben di dio alimentare. Chi la raggiungeva senza cadere in acqua era un eroe per un anno.

I pochi pescatori stavano a Porto Corsini e,



L'inaugurazione della nuova sede della Lega Navale Italiana di Ravenna.

diversamente da Cervia e Cesenatico, non sembra che la presenza dei pescatori chioggiotti sia stata rilevante.

Anche allora il porto era verticale perché una diligenza vi portava al mare sulla strada parallela al Candiano, dove il vaporetto faceva lo stesso percorso a gara con i canottieri del circolo senza disturbare più di tanto la piccola pesca dei capanni, delle padelle, delle canne da pesca.

Luciano Pezzi, presidente della Sezione di Ravenna, mi dice che oggi i cannisti e le "bilance" preferiscono i moli foranei. Se a Fano la pesca con la bilancia si traduce in pittoreschi capanni di legno, qui le strutture sono imponenti per dimensione e complessità. Capite subito che qui l'abilità degli uomini nel lavorare il ferro è pari a quella delle donne nel tirare la sfoglia delle tagliatelle.

L'industrializzazione

Il grande cambiamento avviene negli anni '70, quando il porto diventò "chimico", grazie all'intuizione di Luciano Cavalcoli, presidente della Camera di Commercio che, copiando Rotterdam, potenziò il settore chimico; l'ANIC era

arrivata negli anni '50, e lo fece diventare un vero porto.

I miei amici ravennati sostengono che buona parte degli operai erano "importati" dalle Marche anche con l'intento di correggere l'orientamento politico della città. Ed è allora che i cefali e le anguille cominciano ad avere sapore di idrocarburi proveniente dalle piassasse (pia e lassa), che garantivano la navigazione del porto ma che erano ormai intrise di "scarti di lavorazione".

La trattoria cubana da Irma e Pino

Usualmente nel punto in cui si lascia il porto per entrare nel centro urbano si trovano trattorie al servizio di chi lavora in mare: la "Quinta" a Fano, "Mancinelli" a Senigallia, la "Ciuma" a Cervia.

All'uscita del porto di Marina di Ravenna vi accoglie una "Trattoria cubana da Irma e Pino".

Non fatevi trarre in inganno dal nome e dalla dimensione del ristorante. All'origine c'era un capanno che serviva il cartoccio di pesce fritto, il risotto, o le seppie con i piselli ai marinai che "smontavano". Il nome originario, "Le sette

sorelle”, fu cambiato con la nascita dell’ottava in “Trattoria cubana”, dal nome di una famosa torrefazione di caffè. Nella scelta contò non poco anche l’ammirazione del gestore per Che Guevara. Quindi chiedete fritto misto e non “pitinilla” come nei bar dell’Avana perché, nonostante il nome, qui si mangia romagnolo e quindi bene.

La Darsena

Oltre la trattoria cubana, la strada che costeggia il canale è stata interrotta da nuovi accessi costruiti secondo le esigenze del traffico su ruote diretto alle aree produttive. Dovete faticare un po’ per ritrovare il Candiano che, nato per collegare la città al mondo, oggi costituisce una barriera tra due parti della città. Ci fu addirittura chi nel 1993 ne propose il tombamento per farne un parco.

La Darsena, che è attrezzata per ormeggiare, è contornata di belle case, edifici pubblici e qualche vecchia fabbrica che oggi è definita “archeologia industriale”.

Pannelli e foto sapientemente collocati vi mostrano che il porto verticale arrivava in città e che fino all’800 le lance e i bragozzi attraccavano nel centro storico.

Con il colpevole entusiasmo che nasce dalla scoperta e si alimenta con l’ignoranza non si può fare a meno di notare che oggi le navi da Crociera attraccano a Porto Corsini e il passaggio fino alle basiliche ravennati è fatto in autobus. A Santorini il passaggio tra le navi ancorate in mezzo alla baia e i moli è fatto con le scialuppe o barche locali che qui potrebbero seguire il percorso del vecchio vaporetto.

Ravenna Bizantina

La tradizione delle vele, delle famiglie dei pescatori, dei piatti di pesce, che è religiosamente valorizzata a Fano, Cattolica, Cesenatico e Cervia, qui fa fatica a emergere, sopraffatta com’è dalle esigenze della nuova nautica da diporto, dai retaggi di un glorioso passato e dalla rilevanza di iniziative culturali di altissimo livello.

Come gli anconetani sorridono sulle loro ori-



A Ravenna si può regatare nel centro storico.

gini levantine e i senigalliesi nelle strade del borgo marinaro ricordano le marinerie che venivano da oriente, i miei amici ravennati con una punta di civetteria si definiscono bizantini.

Lungo tutta la costa qua e là affiora una sorta di rimpianto per i tempi in cui le città dell'Adriatico erano protese verso oriente. Quando, come insegna Egidio Ivetic, nella sua *Storia dell'Adriatico*, Venezia era più vicina a Costantinopoli di quanto non lo fosse a Mestre.

Nessuno ha il coraggio di sostenere che nella diplomatica abilità con cui Ferruzzi controllava il mercato delle granaglie vi fosse un po' della tradizione bizantina ma di certo qualcuno lo pensa.

Non illustreremo le chiese ornate dei più bei mosaici. Anche un visitatore disattento resta so-

come in tutto l'Adriatico, ortodossi e cattolici convivevano pacificamente. Ancora oggi gli ortodossi celebrano regolarmente messa nella cripta della Basilica di San Nicola a Bari.

Uno dei vessilli strappati a Lepanto alle galere turche è in corso di restauro presso la sovrintendenza dei beni culturali di Ravenna.

La presentazione del manufatto risanato dai segni del tempo sarà sicuramente l'occasione per ripensare ai rapporti tra la città e l'Oriente.

La Madonna greca

Anche i ravennati come i veneziani ed i baresi saccheggiarono l'Oriente alla ricerca di reliquie e immagini sacre. La patrona della città è la "Madonna Greca".

La tradizione vuole che lo splendido bassorilievo in marmo pario, lo stesso con cui è stata scolpita la Venere di Milo, sia giunto miracolosamente ai lidi ravennati. L'immagine, conservata a Porto Fuori, distante dal centro urbano, fu traslata nel 1500 nella chiesa di Santa Maria in Porto, che è a poche centinaia di metri dalla darsena del Candiano, a protezione della gente del mare e della città.

La devozione popolare è ancora forte e si esprime nella processione che ogni anno accompagna l'immagine nella ripetizione del tragitto lungo il Candiano per attraccare alla darsena e proseguire fino alla chiesa a lei dedicata. L'immagine sacra giunge alla darsena trasportata su un rimorchiatore ed è accompagnata dalle barche dei pellegrini e dei fedeli. I monaci paolini che custodiscono la Basilica di Santa Maria in Porto organizzano il percorso.

Dante, che visse a Ravenna ospite dei Da Polenta ed è qui sepolto, ricorda l'immagine sacra nel XXI canto del *Paradiso*: "Nostra Donna in sul lito Adriano".



La Madonna Greca arriva alla darsena. (Foto di Maria Chiara Papetti, donata dai Padri Paolini)

praffatto da tanta bellezza. Solo qualche annotazione legata al rapporto con l'Oriente. Se alzate gli occhi alla volta del Battistero degli Ortodossi vedete come i dodici apostoli che vi sono rappresentati preannunciano le slanciate figure con cui El Greco, cretese di nascita, avrebbe stupito l'Europa.

Gli amici di Ravenna che, convocati attorno alla tavola di Franco Chiarini, mi aiutano a interpretare i segni della città sostengono che qui,

Il Mahjong e le palme

Il legame con l'Oriente si esprime anche in maniera più prosaica. Nei bar di Ravenna accanto al tresette e alla briscola si è giocato a Mahjong, o meglio a "Ma Giòn", come anche le persone colte amano dire per affermare che, nonostante le origini cinesi, si tratta di un gioco tipico di Ravenna. Si tratta di una specie di Scala Quaranta giocato con 144 tessere e i dadi.

A Ravenna il gioco raggiunse una popolarità tale che alcuni artigiani locali cominciarono a produrne utilizzando anche materiali pregiati come l'avorio. Avere in casa una serie di pedine di Valvassori era segno di prestigio. I bambini si costruivano la serie di pedine di legno.

Il gioco fu popolare fino agli anni '90. Il torneo "Mahjong sotto le stelle" raggiungeva 700 partecipanti.

Gerardo Lamattina, custode della tradizione del Ma Giòn, racconta del leggendario bar Barbelli, nel cui retrobottega qualcuno si giocò la casa.

I marinai che venivano dall'Oriente assieme al Ma Gion portarono anche piante di palma che cominciarono a ornare i giardini della città.

Un accesso privilegiato alla città

Il testo che Fernand Braudel in *Civiltà ed imperi del Mediterraneo nel secolo di Filippo II* dedica all'Adriatico sintetizza un aspetto del navigare lungo le coste del nostro mare:

«Navigando in Adriatico, Pierre Lescalopier "si diverte a vedere le maschere" il martedì grasso del 1574 a Zara; l'indomani, 25 febbraio, passa davanti a San Giovanni di Malvasia e il 26 pranza a Spalato. Così navigavano i principi e i potenti, da una città del litorale all'altra, dando origine a feste, visite, ricevimenti, soste, mentre si carica la nave o si attende che il tempo migliori».



Traffico alla foce del Canale Candiano.

Anche oggi in Adriatico il porto è un accesso privilegiato alla città e alle sedi delle principali iniziative culturali.

La Rocca Roveresca di Senigallia e quella Malatestiana di Fano, il Teatro Rossini di Pesaro sono tutti facilmente raggiungibili dopo aver ormeggiato. Lo stesso sarebbe per la Rocca di Brancaleone a Ravenna se fosse possibile ormeggiare in transito alla darsena del Candiano.

Come nuovi Lescalopier si potrebbe passare dal summer Jamboree di Senigallia, al Jazz by the sea di Fano, al Rossini Opera festival di Pesaro, al Ravenna festival andando di porto in porto.

Capisco i complessi problemi tecnici e amministrativi per cui per adesso mi accontento di far sosta all'accogliente "Marinara".

Mentre do di volta alle gallosce del mio comet penso di ormeggiare un dromone bizantino vicino alla Basilica di San Vitale per scaricare preziosi lapislazzuli afgani destinati al mosaico dell'abside che rappresenta la incoronazione del Vescovo di Ravenna. Potrei incontrare Teofilatto dei Leonzi in cerca di una sistemazione. Bisognerà aspettare qualche secolo prima che i Veneziani costruiscano la Rocca di Brancaleone. ■



Federico Moro

Venezia. L'alba di un nuovo giorno. 402-421, Guerra senza fine. 422-554, Alla ricerca di un'identità. 555-697, Una nuova nazione. 698-811

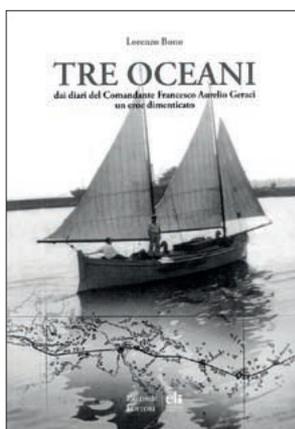
LEG, Il Gazzettino - Venezia, 2021 - Pag. 111, 110, 109, 109 - € 7,9 l'uno

Federico Moro, storico di rango di Venezia e particolarmente versato nel cogliere gli aspetti anche meno evidenti che sottolineano nei secoli l'importanza del potere marittimo, ci regala quattro volumi raccolti in una collana il cui titolo rimanda al contenuto: "Serenissima: anno zero". Abbiamo in successione *Venezia. l'alba di un nuovo giorno. 402-421*, *Guerra senza fine. 422-554*, *Alla ricerca di un'identità. 555-697* e *Una nuova nazione. 698-811*. Tutti gli appassionati di Storia li troveranno indispensabili a far luce su un periodo storico in cui, troppo spesso, la leggenda aveva prevalso sui contenuti storici, in quanto questi erano fumosi, di difficile tracciatura. E infatti l'Autore, oltre a rifarsi a fonti archeologiche e a testimonianze di vario genere,

approfondisce la natura più vera della realtà che caratterizza il periodo, arrivando per induzione logica a scartare alcune ipotesi e a privilegiarne altre attraverso un'attenta comparazione di prassi e consuetudini delle guarnigioni romane o barbare stanziata nella zona da cui poi nascerà Venezia. Il tutto con uno studio certosino delle fonti classiche disponibili. Quello che, in particolare, emerge da questo studio è l'autonomia raggiunta molto presto da Venezia, insie-

me all'importanza che per essa assunse subito il fatto di poter disporre di navi e di persone in grado di gestirle in maniera altamente professionale. Da qui avrà origine quel potere marittimo che permetterà a una relativamente piccola comunità di creare un vero e proprio impero che resisterà con la stessa forma di governo e più a lungo – è bene sottolinearlo – di qualunque altra entità politica mai creata dall'uomo.

Paolo Bembo



Lorenzo Bono

TRE OCEANI

Palombi Editori - Roma, 2021
Pag. 320 - € 16

È la storia di un Marinaio (la M maiuscola è voluta) siciliano, il comandante Francesco Aurelio Geraci che, stanco della propria "comoda" vita sulle navi mercantili, matura l'idea di fare il giro del mondo a vela. Progetta da sé un natante di circa 10 metri, se lo fa costruire da un cantiere e coinvolge il comandante Paolo David, che lo accompagnerà per la traversata dell'Atlantico ma che per il resto dell'avventura sarà sostituito, per problemi fisici, da un altro siciliano, Rosario Dominici.

Il natante non ha motore e in considerazione delle sue dimensioni è semplice ipotizzare una navigazione al limite delle capacità umane. La storia si dipana tra un evento atmosferico e un altro in cui la resistenza fisica, la motivazione e soprattutto la professionalità marinara vengono sollecitate e messe alla prova. Le varie fasi della navigazione sono descritte in modo coinvolgente e trascinano emotivamente a condividere lo sforzo, le emozioni, le paure. Il natante è battezzato MAS (*Memento Audere Semper*), di dannunziana origine, ed è un elemento caratterizzante, perché la storia di questo eroe che osa sfidare gli oceani si svolge in un preciso momento storico: tra il 1931 e il 1935. Una storia individuale, che avrebbe dovuto ottenere l'ammirazione di tutti e, invece, si trova condizionata dalla struttura burocratica del sistema. Una storia nella storia. Lascio al lettore la curiosità di scoprire quali siano stati questi condizionamenti e le valutazioni dei singoli eventi che hanno caratterizzato i rapporti fra Geraci e le autorità. Di certo, di questo eroe non vi sono tracce significative e questo racconto è stato



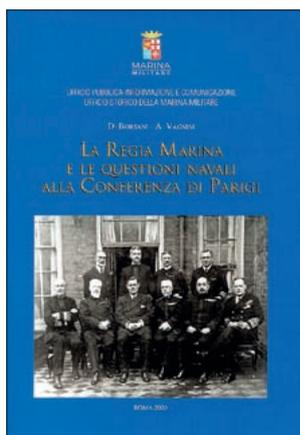
possibile solo grazie all'amore di una nipote di Geraci che ha custodito gelosamente i diari di bordo, le carte nautiche di bordo con i punti nave e le rotte seguite nel fantastico viaggio, una vasta documentazione fotografica e le lettere scambiate dallo stesso Geraci con la moglie, eroina al pari del marito di questa incredibile avventura. Il tutto sapientemente ricostruito dall'autore, che però non può o non vuole

rispondere a una domanda che rimane appesa e ronza nella mente a fine lettura: perché una storia simile è rimasta nel dimenticatoio? Ognuno elaborerà la sua risposta. Di questo eroe di "ufficiale" vi è solo la sua lapide al cimitero del Verano a Roma: "Francesco Aurelio Geraci (20.4.1889-7.7.1984) con una barchetta a vela sfidò e vinse gli oceani e i mari del mondo".

Vincenzo De Luca

mercantile dell'implosivo Impero austro-ungarico. Analogamente, furono frustrate le ambizioni italiane sull'Albania che, creata nel 1913, in base al Patto di Londra, sarebbe stata suddivisa in tre aree, con l'assegnazione della parte Nord al Montenegro e alla Serbia, la parte Sud alla Grecia mentre al centro sarebbe stato costituito un piccolo Stato neutrale sotto protettorato italiano. Il fallimento dell'accordo italo-greco Tittoni-Venizelos (1919) – l'Italia avrebbe appoggiato le rivendicazioni greche in Tracia ed Epiro settentrionale e la Grecia le mire italiane di un mandato sull'Albania e l'annessione di Valona – a causa della violenta reazione anti-italiana nell'area (1920), costrinse l'Italia ad abbandonare le proprie mire. L'Italia ottenne una sorta di protettorato dell'Albania le cui frontiere furono definite da una commissione nominata da Italia, Francia, Gran Bretagna e Giappone. Nel volume sono riportati i vari passi di questa negoziazione con enfasi sugli aspetti marittimi e sulla riduzione degli armamenti; inizialmente imposti agli sconfitti, ma con l'intento di un riesame a livello internazionale al fine di ridurre gli assetti e soprattutto i costi di flotte cresciute eccessivamente in quegli ultimi anni e non più sostenibili. Vengono indicate, in particolare, le motivazioni dei singoli Paesi che portarono al mancato riconoscimento delle aspirazioni italiane e alla conseguente reazione della pubblica opinione italiana, che si vide costretta ad accettare la situazione sintetizzabile nella lapidaria definizione di "vittoria mutilata".

Vincenzo De Luca



D. Borsani e A. Vagnini

LA REGIA MARINA E LE QUESTIONI NAVALI ALLA CONFERENZA DI PARIGI

Ufficio Storico della Marina
Militare - Roma, 2020
Pag. 187 - € 38

Con la Conferenza di pace di Parigi (18 gennaio 1919-21 gennaio 1920) i Paesi vincitori della prima guerra mondiale intesero definire una nuova struttura geopolitica all'Europa. La ricostruzione dell'evento oggetto dell'opera ripercorre le varie fasi della conferenza evidenziando le posizioni di ogni singola delegazione nazionale, finaliz-

zate al raggiungimento del proprio obiettivo strategico. Emergono le differenti visioni degli USA e della Francia: la prima impegnata a evitare l'eccessivo aumento di potere delle singole nazioni vincitrici "annacquando" nel più ampio e meno strutturato contesto della Società delle Nazioni; la seconda interessata a ottenere una serie di accorgimenti che la proteggessero dal tradizionale nemico: la Germania. Prevalse la posizione USA, che ebbe ripercussioni anche sulle ambizioni italiane. Il Patto di Londra (1915) – siglato segretamente fra l'Italia e la Triplice Intesa e reso pubblico alla fine del 1917 dai bolscevichi – delineava le condizioni per l'accesso dell'Italia al conflitto e divenne oggetto di negoziazione. Gli USA, in particolare, si opposero risolutamente a questo prodotto della diplomazia segreta, ritenuto il frutto di una prassi non più accettabile nella gestione delle relazioni internazionali. L'obiettivo strategico di acquisire il controllo marittimo dell'Adriatico fu sostanzialmente mortificato dalla costituzione delle nazioni iugoslave e dalla loro partecipazione alla distribuzione del naviglio militare e

I documenti di bordo

di Aniello Raiola



TABELLA DEI DOCUMENTI DI BORDO

<i>Documento</i>	<i>Natanti</i>	<i>Imbarcazioni</i>	<i>Navi</i>
Licenza di navigazione	-	Sì	Sì
Certificato di sicurezza	-	Sì	Sì
Assicurazione RC	Sì ¹	Sì ¹	Sì
Dichiarazione di potenza del motore	Sì	Sì ²	-
Licenza d'esercizio impianto radiotelefonico	Sì ³	Sì ³	Sì
Certificato limitato di radiotelefonista	Sì ⁴	Sì ⁴	Sì

1. Eccetto le unità a vela e a remi.
2. Solo per motori fuoribordo.
3. L'apparato radio è obbligatorio se si naviga oltre sei miglia dalla costa, ma la licenza è comunque necessaria quando esiste un apparato, anche portatile, a bordo.
4. Se c'è VHF a bordo.

Si definiscono documenti di bordo delle unità da diporto quei documenti che devono obbligatoriamente essere custoditi a bordo durante la navigazione. È ammessa la tenuta a bordo in copia au-

tentica, anziché in originale, ma solo se la navigazione avviene fra porti dello Stato italiano. Inoltre, in caso di furto, smarrimento o distruzione dei documenti di bordo, è possibile navigare tra porti italiani

per un periodo di 30 giorni, avendo a bordo la relativa denuncia, sempre che il certificato di sicurezza sia in corso di validità ed esista un documento attestante la vigenza della copertura assicurativa.

La licenza di navigazione abilita le imbarcazioni e le navi da diporto (non i natanti che non la devono possedere) alla navigazione nei limiti indicati dalla categoria di progettazione, per le imbarcazioni marcate CE, o in quelli determinati dalla legge, per quelle senza tale marcatura e per le navi da diporto.

Sulla licenza di navigazione sono riportati i seguenti dati:

- il numero progressivo di iscrizione;
- il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e del motore entro-bordo o entrofuoribordo¹ dell'unità;
- il nome del proprietario, dell'eventuale armatore e dell'eventuale utilizzatore a titolo di leasing;
- il nome dell'unità (che è facoltativo);
- il tipo di navigazione autorizzata;
- gli estremi del certificato di sicurezza;
- le annotazioni degli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali sull'unità, di cui è stata chiesta la trascrizione;
- il numero massimo delle persone trasportabili;
- le eventuali annotazioni dell'uso commerciale dell'unità nonché la denominazione "imbarcazione/

¹ I dati relativi al motore sono riportati sulla licenza se si tratta di motori inamovibili, cioè entro-bordo o entrofuoribordo. Se, invece, il motore è amovibile, cioè fuoribordo, i suoi dati sono raccolti in un altro documento, la dichiarazione di potenza del motore.

nave da diporto utilizzata a fini commerciali-commercial yacht”;

- la stazza (soltanto per le navi da diporto).

Le imbarcazioni e le navi da diporto (e non i natanti), per poter navigare, devono essere munite del certificato di sicurezza, vale a dire di un documento che attesta lo stato di navigabilità. Tale certificato è rilasciato, rinnovato o convalidato a seguito di visite (cioè ispezioni) di sicurezza.

Poi, per tutte le unità da diporto, ad eccezione delle unità a remi e di quelle a vela senza motore ausiliario, sussiste l'obbligo dell'assicurazione della responsabilità civile per danni provocati a terze persone.

Per i motori fuoribordo (motori amovibili) la polizza assicurativa viene stipulata per il motore stesso, ma copre anche l'unità sulla quale esso viene di volta in volta installato. Il contrassegno assicurativo e il certificato di assicurazione costituiscono documenti di bordo.

Inoltre, tutti i motori fuoribordo nonché quelli entro-bordo ed entrofuoribordo installati sui natanti da diporto devono essere muniti della dichiarazione di potenza del motore, sulla quale sono riportati tutti i dati tecnici del motore stesso. Detta dichiarazione, che non viene rilasciata dall'amministrazione, bensì dal fabbricante o dall'importatore, costituisce documento di bordo.

Infine, l'installazione di un

impianto radio (come anche l'utilizzo di un VHF portatile, c.d. palmare) a bordo comporta il rilascio della licenza di esercizio di impianto radiotelefonico da parte dell'ispettorato territoriale competente del Ministero dello sviluppo economico, nonché il conseguimento da parte dell'utente (operatore responsabile della stazione di bordo) del certificato limitato di radiotelefonista, rilasciato dall'ispettorato territoriale competente del Ministero dello sviluppo economico. Infatti, per utilizzare qualsiasi apparato VHF, sia palmare che fisso, è obbligatorio possedere il certificato limitato di radiotelefonista. Tale patentino viene rilasciato, senza esami, dagli ispettorati territoriali del Ministero dello sviluppo economico ed è valido su unità da diporto e navi commerciali fino a 150 tonnellate di stazza lorda e con apparati di potenza non superiore ai 60 Watt.

La mancata custodia a bordo, durante la navigazione, di uno dei documenti descritti comporta una sanzione amministrativa compresa tra 65 e 665 euro.

Informiamo tutti i lettori che non ci sono novità per la cassetta di pronto soccorso, quale dotazione di sicurezza prevista per tutte le unità che navigano oltre le 12 miglia dalla costa. Il suo contenuto rimane, per ora, quello stabilito dal decreto del Ministero della Sanità 25 maggio 1988, n. 279, tabella D.

PRESIDENZA NAZIONALE

Visita alla Spezia della senatrice Pucciarelli

Il 27 giugno, alla Spezia, si è svolta un'attività propedeutica a un prossimo corso di vela per diversamente abili con barche Hansa 303, mettendo a sistema le potenzialità della locale Sezione velica della Marina Militare con le capacità consolidate delle Sezioni liguri della Lega Navale Italiana. Alla dimostrazione hanno presenziato il sottosegretario, sen. Stefania Pucciarelli, sempre vicina alle attività della Lega Navale Italiana e in particolare alle iniziative di nautica solidale, e Andrea Stella con il suo catamarano *Lo Spirito di Stella*.

Con l'occasione, il Presidente della LNI ha avuto modo di illustrare l'iniziativa della Scuola di Vela per persone diversamente abili, uno dei numerosi progetti avviati negli ultimi anni sulla disabilità e l'inclusione sociale nelle diverse regioni grazie anche alla capillare diffusione sul territorio delle proprie strutture periferiche e alla passione



Il Presidente Nazionale mostra alla sen. Stefania Pucciarelli l'imbarcazione Hansa 303.



Il Presidente Marzano illustra alla sen. Pucciarelli l'attività della LNI a favore dei disabili.

ed esperienza degli istruttori. Da Genova sono state trasferite tre imbarcazioni della classe Hansa 303 per l'attività dimostrativa, nella prospettiva di dotare la locale Sezione della LNI di analoghe barche a vela allo scopo di potenziare la capacità formativa dedicata ai diversamente abili. A seguire,

l'uscita in mare con il catamarano di Andrea Stella che, disabile dal 2000, ha trasformato la propria condizione in una testimonianza viva e attiva per dare voce alla disabilità. Attraverso l'associazione onlus "Lo Spirito di Stella" si è impegnato nella campagna di promozione dell'abbattimento

delle barriere architettoniche in mare e a terra e di sensibilizzazione sulla disabilità, rafforzata dalla possibilità di vivere il mare a 360° grazie alla sua imbarcazione a vela appositamente progettata nel pieno rispetto delle esigenze delle persone disabili.

"La Difesa da sempre guarda al tema della disabilità con particolare attenzione, così come dimostra la nostra volontà di continuare ad esplorare e sostenere progetti ludico-ricreativi per persone diversamente abili" – ha affermato il sottosegretario alla Difesa, sen. Stefania Pucciarelli, promotrice del progetto spezzino.

L'ammiraglio Marzano ha dichiarato:

“Oggi per questa bella giornata di sport e solidarietà vorrei ringraziare il Ministero della Difesa, ed in particolare il Sottosegretario Pucciarelli, la Marina Militare, il Delegato regionale, ing. Piero Ferrozzi, il Consigliere Nazionale Umberto Verna e tutti gli istruttori e i soci liguri oggi presenti. Veder veleggiare ragazzi e ragazze con diverse disabilità delle associazioni locali ANFFAS (Associazione nazionale famiglie di persone con disabilità intellettiva e/o relazionale) e ANGSA (Associazione nazionale genitori soggetti autistici), quasi tutti saliti in barca per la prima volta, mi rafforza nel proseguire sulla rotta del “mare senza barriere”.

In conclusione, proprio nel prioritario settore dell’inclusione sociale si è ricordato il recente accordo di collaborazione firmato con il Comitato Italiano Paralimpico (CIP) e l’organizzazione del prossimo campionato mondiale di vela per atleti diversamente abili con le imbarcazioni della Classe Hansa 303 presso la Sezione di Palermo della LNI nel prossimo mese di ottobre 2021 assieme a Federvela (FIV) e al CIP.

Premio Marincovich 2021

Il giorno 16 luglio, presso l’Accademia del libro di Montemerano (GR), è stato assegnato il premio che la Presidenza Nazionale mette a disposizione ogni anno a favore di uno dei vincitori del concorso giornalistico-letterario Marincovich, di cui già più volte abbiamo parlato su queste pagine. Di recente (vedi numero precedente della Rivista) era stato assegnato quello

relativo all’edizione 2020, che a causa della pandemia del COVID 19 non era stato possibile consegnare lo scorso anno. Gli altri premi 2021 verranno consegnati nel mese di ottobre. Quello offerto dalla LNI, però, era stato assegnato al comandante Gennaro Arma per il suo libro *La lezione più importante. Quello che il mare mi ha insegnato* e poiché il comandante era in procinto di riprendere il mare al comando della sua nave, gli organizzatori hanno

deciso di anticipare questa consegna. In rappresentanza del Presidente Nazionale ha presenziato il Presidente della Sezione di Livorno, colonnello Fabrizio Monacci.

Il premio LNI era questa volta costituito da un dipinto a olio raffigurante l’unità (*Diamond Princess*) al comando della quale il comandante Arma è salito all’attenzione delle cronache quando a fronte di un’epidemia di COVID diffusa a bordo egli ha lasciato l’unità per ultimo solo dopo che passeggeri ed equipaggio erano stati fatti sbarcare a Yokohama (Giappone), dopo una lunga quarantena, confermando così le migliori tradizioni della marineria che vedono sempre il comandante di una nave ultimo a sottrarsi a una situazione di pericolo che coinvolga anche la gente che da lui dipende. L’opera è stata realizzata dal pittore di Marina benemerito Lorenzo Mariotti, che ne ha altruisticamente fatto dono alla LNI per questa specifica esigenza.



La consegna del dipinto da parte del col. Fabrizio Monacci al c.te Gennaro Arma. Presente, la signora Patrizia Marincovich.

Il 1° Convegno sul mare organizzato dalla Presidenza Nazionale

Per i giorni 22 e 23 settembre 2021 la Presidenza Nazionale della LNI ha organizzato un convegno dal titolo "Mare al centro", focalizzato sugli aspetti geo-strategici, ambientali e sociali del dominio marittimo. L'attività si svolgerà a Roma, a Palazzo Salviati, in piazza della Rovere 83, presso il Centro Alti Studi della Difesa (CASD) e coinvolgerà istituzioni, associazioni, *stakeholders*, federazioni sportive e le organizzazioni parte del cosiddetto *cluster* marittimo nazionale. I lavori, con inizio nella mattina del 22 settembre, sono divisi in 3 sessioni relativamente alle seguenti tematiche:

- 1^a sessione: il mare quale fulcro della strategia di sicurezza e dello sviluppo econo-



Il logo approvato per il Convegno sul mare.



mico in un'ottica comunitaria e di alleanze internazionali (arco mattinale del giorno 22 settembre);

- 2^a sessione: il mare, un ambiente da preservare e rispettare (arco pomeridiano del 22 settembre);

- 3^a sessione: Sport e nautica solidale (arco mattinale del 23 settembre), preceduta dalla premiazione degli studenti vincitori del concorso "Cambiamo la rotta", svolto insieme con il Ministero dell'Istruzione.

Il convegno si svolgerà in presenza, in accordo alle disposizioni in vigore per il contrasto alla diffusione del COVID 19, e diffuso in diretta *streaming* attraverso le piattaforme *Social* Facebook e YouTube della LNI - Presidenza Nazionale.



SCAURI

Minturno Bandiera Blu

Sono doverosi i ringraziamenti al sindaco Gerardo Stefanelli, all'Amministrazione comunale e a tutti coloro che hanno lavora-



Un'imbarcazione della Sezione in navigazione lungo la costa.

to per ottenere questo riconoscimento così prestigioso della FEE Italia. La Bandiera Blu è sinonimo non solo di qualità ma anche di sostenibilità e tutela dell'ambiente, un riconoscimento che rende merito allo sforzo dell'Amministrazione e di tutti coloro che si sono impegnati sul territorio per le attività di attrazione turistica e per la salvaguardia ambientale. La Sezione, credendo fortemente nel valore della crescita qualitativa del

territorio, il 10 agosto 2016 firmò con il Comune di Minturno e con l'allora commissario straordinario LNI Nazionale, contrammiraglio Sauro, un Protocollo d'Intesa per il conseguimento della Bandiera Blu e per l'ottimizzazione delle iniziative di carattere

culturale, educativo, formativo e sportivo concernenti l'ambiente marittimo nautico, con particolare riguardo agli interventi nel settore giovanile. La Sezione continuerà a promuovere nelle scuole progetti di informazione e cultura marinaresca con lezioni, conferenze e dibattiti su temi ecologici e marinari. La Bandiera Blu sarà un motivo in più per incoraggiare e sostenere la tutela e la salvaguardia dell'ambiente marino, la sicu-

rezza in mare e sviluppare le iniziative culturali, naturalistiche e sportive. Qualche anno fa questo progetto sembrava solo un sogno; ringraziamo tutti quelli che ci hanno creduto, primi fra tutti i nostri Soci, che con il proprio impegno e le iniziative a favore della collettività contribuiscono alla crescita del territorio e del mare che amano.

GENOVA SESTRI PONENTE

Regata Velica 222 Ropye Minisolo

Ha suscitato notevole entusiasmo tra i circa 1200 soci della nostra Sezione la regata velica denominata 222

miglia Ropye, per imbarcazione a vela classe mini-solo 650 e organizzata dalla Sezione stessa nei giorni di venerdì 30 aprile, sabato 1 e domenica 2 maggio. Purtroppo, si è conclusa con una doppia riduzione del percorso a causa delle condizioni meteo molto variabili nel Golfo di Genova. Il Comitato di Regata ha deciso per un nuovo percorso che dopo il giro dell'Isola Gallinara, prevedeva la risalita diretta verso Genova, senza passare per la prevista Boa Odas, una quarantina di miglia al centro del golfo ligure. È stata un'edizione combattuta fra 13 velisti in solitario, tra cui i nostri soci Francesco Renella e Gianluca Gelmini. Proprio la variabilità meteo ha messo in evidenza le tante note tecniche del percorso



L'insegna della classe mini e quella della LNI.

impegnativo della regata. Essa ha concluso peraltro il campionato Italiano Classe Mini 650. Alcuni degli skipper italiani si sono già trasferiti in Francia per le regate della classe in Atlantico e in preparazione per la mitica Mini Transat, tra le Sable d'Olone e le Piccole Antille, la cui partenza è in programma il 26 settembre di quest'anno. Ma molti altri resteranno in Italia, impegnati in allenamenti, raduni, miglia di qualifica, messa a punto delle barche per future avventure in mare negli anni a seguire. Alle 19:43 di sabato 1° maggio, il primo ha tagliato il traguardo della 222 Minisolo Ropeye, in un finale quasi in bonaccia che ha favorito i mini di vecchia generazione. Assistiti dai gommoni e dai soci della Sezione, sul traguardo si sono succeduti gli arrivi, la maggior parte in notturna: per la Sezione, alle 20:50 taglia secondo Francesco Renella (Koati ITA 446) e al dodicesimo posto si è piazzato Gianluca Gelmini (Tortugal, ITA 768).

Sono stati circa 50 i soci coinvolti nella logistica della regata sia in mare, con 10 gommoni sociali, sia nella gestione degli impianti

ti a terra. Durante i tre giorni della manifestazione ampio spazio è stato dato all'evento da televisioni come Telenord e da giornali come *Il Secolo XIX* e *Genova Today*.

Inaugurazione Hansa 303

Il 24 aprile è stata inaugurata l'imbarcazione Hansa 303 che permetterà alla Sezione di incrementare le proprie attività di benessere e di competizione sportiva a favore delle persone diversamente abili.

Erano presenti: Ilaria Cavo, assessore regionale Politiche socio sanitarie, Politiche giovanili, Scuola, Cultura e Spettacolo; Simona Ferro, assessore regionale allo Sport; Gaetano Cuozzo, Presidente Comitato italiano pa-

ralimpico; Mario Ottonello, presidente della Sezione; Soci e atleti dell'associazione AISM tesserati LNI.

L'imbarcazione, espressamente progettata per essere usata da persone diversamente abili, è già operativa per permettere loro di prendere coscienza delle proprie capacità, di migliorarle e di aumentare la propria autostima, tenendo anche presente che nell'ultimo triennio (2018-2019-2020) i nostri atleti hanno conseguito consecutivamente il titolo di Campioni Italiani della Classe Hansa 303 in doppio. Il bando della Regione permetteva ai singoli di ricevere contributi per ausili sportivi e, con una modalità che riempie il cuore di gioia, ciascuno ha acquistato una parte dell'imbarcazione al fine di ottenere, som-

mando le varie quote una imbarcazione completa al servizio di tutti.

Giulio Ganapini

TARANTO

La rivincita delle Over 40

Strepitoso successo e rivincita delle over 40 della Sezione Taranto-Rematori Taranto Magna Grecia. Secondo posto alla prima tappa Nazionale Lance a 10 Remi della Federazione Italiana Canottaggio a Sedile Fisso, Termoli 20 giugno 2021. C'è chi ha paura d'invecchiare e trema ogni volta che scopre un capello bianco; ebbene, sappiate che l'avanzare dell'età ha i suoi pregi. Se sei una rematrice della LNI-TA, poi, è ancora meglio. Le Over 40 nella nostra squadra femminile sono la linfa vitale della Rowingfamily, sono l'obiettivo delle nuove leve, poco più che ventenni, che devono imparare anche loro a gestire il tutto fra allenamenti e gare nazionali.

Noi siamo una squadra di professioniste, noi siamo arte, noi siamo Taranto sul podio Nazionale!

Ognuno fa dei sa-



Una foto di gruppo dopo l'inaugurazione della Hansa 303.



Campionato Lance a 10 Remi con le seconde classificate alla 1ª tappa a Termoli: LNI Taranto-Rematori Taranto Magna Grecia.

crifici, lascia il lavoro prima per cambiarsi in tempo, va sempre di fretta e con l'acqua alla gola. Chi lascia la famiglia cercando la combinazione perfetta, tra scuola, pranzo, compiti solo per fare due ore di allenamento. Allenamento che non è divertimento ma solo una soddisfazione personale. E non

si ha neanche il tempo di fermarsi a fare quattro chiacchiere, perché devi correre al lavoro o devi andare a prendere i bambini a scuola e sei già in ritardo.

Questi (tra) i giorni più belli della nostra vita, pieni di ricompense per gli allenamenti e i sacrifici fatti.

Samantha Labile

TRAPANI

Successo a Trapani e a Erice per la Coppa Italia Platu 25 di vela

La città di Trapani è stata nuovamente protagonista con la grande vela per la seconda tappa della Coppa Italia Platu 25. La regata si è chiusa il 6 giugno con la vittoria dei pugliesi di *Euz Il Villa Schinosa*, dell'armatore Francesco Lanera. Nella Sezione Corinthian, che non comprende i professionisti, *Akkura* è stata la barca vincitrice. Tre giorni di regate

avvincenti, organizzate dalla Sezione, con la competizione sportiva accesa, ma dal grande rispetto in gara tra i regatanti. Grande la varietà di vento nelle nove prove disputate, tante quante previste dal bando di regata. Il primo giorno le barche erano alle prese con un vento leggero di tramontana, per poi virare nel secondo a libeccio con media in-

tensità. Nel terzo ed ultimo giorno, dopo una leggera pioggia notturna, grande fatica e impegno con un forte vento di scirocco, con le raffiche che hanno raggiunto oltre i 25 nodi.

L'evento è stato organizzato dalla Sezione, reduce dal "Campionato Nazionale d'Area Ionio e basso Tirreno", dal terzo trofeo "Giangiacomo Ciaccio Montalto" e dal primo trofeo "Battaglia delle Egadi Sebastiano Tusa", ospitati lo scorso mese. Regate di ambito nazionale con barche monotipo da competizione, disegnate dall'ingegnere neozelandese Bruce Farr e riconosciute dalla Federazione Internazionale della vela nel 2006. Le competizioni prevedono un equipaggio di cinque componenti, con i diversi team, che prenderanno parte alla tappa trapanese, animati da

una agguerrita ma sana competizione.

Le barche in gara provenivano da tutta Italia. Presenti anche vincitori di competizioni mondiali, europee e italiane con Francesco Lanera e i fratelli Sandro e Paolo Montefusco. Presenze di qualità, considerato il passato di Sandro Montefusco, che ha partecipato alle Olimpiadi di Los Angeles nel 1984, di Seoul nel 1988 e di Barcellona nel 1992. Le regate sono state disputate applicando i regolamenti in vigore della World Sailing, con le norme integrative correnti della Federazione Italia Vela per le attività sportive e di Vela d'Alta, oltre a quanto previsto dalla Classe Platu 25. La seconda tappa della Coppa Italia Platu 25 è stata organizzata dalla Sezione, ricevendo i patrocini dei comuni di Trapani ed Erice,



Una fase della regata davanti alle coste trapanesi.

oltre al supporto di Liberty Lines, Linea Vela, Automondo e Tonno Auriga. Nicola Di Vita, presidente della Sezione ha dichiarato: «Come sezione trapanese, siamo felici di aver organizzato la Coppa Italia Platu 25, ricevendo l'apporto anche dei Comuni di Trapani ed Erice. Giorni dal grande spessore velistico con competizioni avvincenti, ma con cultura sportiva sopraffina. Siamo certi che il nostro territorio ha grande potenziale per ospitare nuove regate dall'eguale e superiore livello».

La manifestazione si è conclusa con la premiazione, tenutasi all'interno dello storico edificio dell'ex Lazzaretto, con la presenza delle massime autorità civili e sportive in ambito locale e regionale, che hanno riconosciuto l'ampio lavoro svolto dalla Sezione trapanese della Lega Navale Italiana. Elena Avellone, delegata provinciale Coni, ha detto: «Il mondo sportivo proviene da un momento difficile a causa della pandemia. Come abbiamo avuto il coraggio di fermarci, adesso dobbiamo ripartire nella speranza di superare al meglio questo virus. Sono contenta che la sezio-

ne di Trapani della Lega Navale Italiana abbia organizzato un evento di tale portata e per questo motivo abbiamo scelto di festeggiare qui la giornata mondiale dello sport».

All'oro olimpico passando da Trapani: la soddisfazione della Lega Navale Italiana

È partita dalla Sezione di Trapani della LNI la corsa olimpica di Ruggero Tita e di Caterina Banti, che hanno conquistato l'Oro alle Olimpiadi di Tokyo nei Nacra 17 di vela. La città di Trapani, infatti, lo scorso inverno da novembre a febbraio, ha ospitato gli atleti azzurri che hanno riportato la medaglia più prestigiosa in Italia dopo 13 anni. La scelta della città trapanese, quale meta per

gli allenamenti preparatori alle Olimpiadi, è stata presa dal tecnico federale Gabriele Bruni, che, oltre ad essere Socio della LNI di Trapani, ricopre il ruolo di consulente a titolo gratuito del settore vela della Sezione trapanese. Una scelta quella di Trapani per riproporre le stesse caratteristiche del campo di regata ritrovato ad Enoshima.

Nicola Di Vita, presidente della Sezione, ha dichiarato: «Abbiamo accolto con grande soddisfazione la vittoria dell'Italia alle Olimpiadi di Tokyo. Un successo che sentiamo un po' nostro, considerato che la nazionale azzurra ha scelto la città di Trapani quale meta per gli allenamenti. Nei minuti topici della premiazione abbiamo ricevuto diversi elogi proprio in queste ore dal nostro Gabriele Bruni e dal presidente federale Francesco Ettore, che hanno

riconosciuto in Trapani la scelta perfetta per raggiungere l'oro olimpico con Ruggero Tita e Caterina Banti. Un gesto che abbiamo apprezzato molto con i vertici nazionali che hanno voluto condividere la loro gioia con tutti noi. La Sezione di Trapani della Lega Navale Italiana resta a disposizione della Federazione per gli impegni futuri che la vedranno protagonista: l'affetto, l'amicizia ed il garbo riconosciuti dalla Nazionale Olimpica sono grande motivo di orgoglio per tutti noi».

MANFREDONIA

Un lungo nastro rosso per sostenere le donne. Diecimila vele di solidarietà per dire No alla violenza

Una mattinata trascorsa all'insegna della solidarietà, quella del 4 luglio.

In una domenica di sole e di mare cristallino e calmo, alcune donne sono salite a bordo di un grande catamarano. Sono state loro le protagoniste dell'evento "10.000 ve-



Ruggero Tita, Gabriele Bruni e Caterina Banti con l'oro olimpico.



Alcuni momenti dell'iniziativa promossa il 4 luglio dall'Associazione italiana "10.000 vele di solidarietà".



le di solidarietà per dire No alla violenza".

Anche la Sezione LNI di Manfredonia ha aderito con molto entusiasmo. Con grande compostezza ognuna si è posizionata in modo da non intralciare le manovre veliche.

Le numerose imbarcazioni si sono dirette verso il porto commerciale, per dare il via a un *flash mob* che descrivesse un percorso a vele spiegate nello specchio acqueo

antistante la città di Manfredonia. Ecco comparire il simbolo che porta con sé il prezioso significato difensivo: un nastro rosso issato sulle vele di ogni imbarcazione che il vento, affacciandosi quasi appositamente, ha dispiegato con cura per incorniciare un quadro marino di particolare bellezza.

Manfredonia vive e respira insieme alla speranza che la violenza di ogni genere possa ricadere nell'oblio

del profondo degli abissi.

Con il cuore colmo di fiducia, dopo l'ennesimo "grido unanime" affinché la rotta cambi verso porti sereni, l'approdo si è completato con entusiasmo, insieme a un'esperienza arricchente tanto per le donne quanto per gli uomini presenti.

"Possiamo essere fieri ed orgogliosi di quella che è una manifestazione senza precedenti. Hanno preso parte circa trentacinque imbarcazioni a vela, numerose barche a motore e diverse derivate. Tutti i Sodalizi nautici a vela e le Associazioni che hanno aderito all'evento hanno contribuito a perorare la nobilissima causa finalizzata a combattere la violenza di genere e, in particolare, quella perpetrata nei confronti delle donne", ha dichiarato soddisfatto il prof. Luigi Olivieri, presidente della Sezione.

di Elisabetta Ciavarella

REGGIO CALABRIA SUD

Progetto The leader in me

Si è concluso il 7 luglio 2021, nel fantastico scenario di Scilla, il campo scuola residenziale realizzato nell'ambito dell'azione *The leader in me* del progetto "Crescere in Calabria", sostenuto da "Con i Bambini", di cui Civitas Solis è ente capofila. Una intensa attività formativa in outdoor training promossa in partenariato con l'Ufficio di Servizi Sociali per i minorenni (U.S.S.M) del Dipartimento della Giustizia Minorile di Reggio Calabria, l'Istituto di Istruzione Guglielmo Marconi di Siderno, la Lega Navale Italiana Sezione Reggio Calabria Sud e la Federazione Mediterraneo e Ambiente, avente l'obiettivo di supportare la crescita di giovani caratterizzati da fragilità, aiutandoli nel prendere coscienza del proprio valore e a migliorare le loro competenze per una futura occupazione lavorativa. Grazie alla collaborazione tra l'U.S.S.M. di Reggio Calabria (Ufficio Ser-



Da sinistra: Il comandante CP Scilla Lgt Gaspare Lembo, Giuseppe Belcastro, Irene Calabrò, Giuseppina Garreffa, Francesco Mollace, Francesco Attisani, Domenico Scarano.

vizi Sociali per i Minorenni), diretto dalla dottoressa Giuseppina Garreffa, e la Sezione della Lega Navale di Reggio Calabria Sud, diretta dal presidente, dott. Francesco Attisani, è stato possibile realizzare, nel corso di due intense giornate, coinvolgenti esperienze di formazione in team, utilizzando il veliero *Vento del Sud*, della Sezione stessa. I giovani partecipanti hanno così avuto modo di svolgere attività sfidanti di outdoor education anche su temi ambientali nella mitologica area dello Stretto, imbarcandosi nel porto di Scilla alla presenza di diverse autorità.

A dare avvio alle attività e ad incoraggiare i giovani erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Villa San Gio-

vanni, Lgt. Gaspare Lembo, il presidente del Consiglio Comunale di Scilla, Domenico Scarano, l'assessore al Bilancio e membro della Commissione Pari Opportunità della città di Reggio Calabria, Irene Calabrò, i quali, unitamente a Francesco Mollace, direttore di *Civitas Solis* e coordinatore di "Crescere in Calabria", alla direttrice Garreffa e a Giuseppe Belcastro, presidente dell'associazione Mediterraneo e Ambiente, e al Presidente della Sezione, dott. Francesco Attisani, hanno messo in risalto l'importanza di utilizzare nuove strategie educative per sviluppare il potenziale dei giovani calabresi più in difficoltà.

A bordo anche Silvia Santoli, dell'Associazione *Deep Seas*, impegnata in attività di

tutela del mare, che ha intrattenuto i ragazzi a bordo e a terra con una interessante lezione sull'importanza del plancton.

Durante il campo scuola denominato "In viaggio verso luoghi mai sognati", i giovani sono stati ospitati presso una moderna struttura del comune di Scilla gestita dalla cooperativa Work e hanno preso parte a dinamiche di gruppo facilitate da Pasqualina Caruso e Chiara Mulè, formatrici di *Civitas Solis*.

«Dopo quanto avvenuto con la pandemia è necessario riattivare progetti di risocializzazione basati su approcci coinvolgenti», ha affermato Giuseppina Garreffa.

L'uscita in barca a vela è stata anche l'occasione per rimarcare l'adesione di tutte le realtà coinvolte in questa esperienza contro la violenza sulle donne, in occasione del flash mob "10.000 vele di solidarietà", al quale hanno aderito con orgoglio tutte le Sezioni della LNI.

Nella giornata del 6 Luglio, all'imbarco dei giovani, l'Assessore al Bilancio nonché membro della Commissione pari opportunità della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Ire-

ne Calabrò, ha consegnato un lungo nastro rosso a due ragazze dell'Istituto Marconi di Siderno, partecipanti al progetto.

Concludiamo con un invito a tutti i giovani, che siano in condizioni di disagio o meno, poco importa: "Tu punta alla Luna, male che vada avrai camminato tra le stelle".

CARLOFORTE (SU)

Vela e socialità nell'estate carlofortina

Le iniziative Veladay e Velaforte hanno aperto l'attività estiva della Sezione LNI di Carloforte. Due eventi di successo, quanto a presenze e coinvolgimento dei partecipanti, svoltisi entrambi presso la struttura della Nautivela, in località Giunco. Il Veladay si è tenuto dal 18 al 20 giugno, quando anche la Sezione carlofortina LNI ha aderito all'iniziativa nazionale voluta dalla FIV, in collaborazione con lo sponsor Kinder Joy of moving, per promuovere la cultura del mare e lo sport velico. Oltre cinquanta partecipanti, soprattutto bambini e

adolescenti, che, dopo aver appreso le nozioni teoriche a carattere marinaresco e velico, si sono catapultati in acqua per provare ad andare a vela, a bordo di optimist e windsurf, provando l'ebbrezza di uno sport sano e coinvolgente, adatto a tutte le età. Molti di loro, entusiasti, hanno deciso di proseguire, iscrivendosi ai corsi velici specifici. Da luglio ha invece preso il via "Velaforte", un progetto di velaterapia che vede coinvolti soggetti con difficoltà psichiche e relazionali ma desiderosi di fare nuove esperienze a contatto col mare e la pratica della vela. L'iniziativa, giunta alla terza edizione, è finanziata dall'ATS Sardegna, attraverso il Dipartimento di Salute Mentale e Dipendenze della ASL Carbonia, in collaborazione con

la Sezione LNI di Carloforte, l'Assessorato comunale ai Servizi Sociali di Carloforte e la Nautivela. A cadenza settimanale, fino al 2022, il gruppo di 8 persone seguirà lezioni teoriche e pratiche di navigazione a vela, ma anche azioni complementari, come piccole attività di rimesaggio, utili a comprendere l'importanza del prendersi cura di cose altrui, oltre alle proprie.

Simone Repetto

SABAUDIA

Lezioni di biologia marina al CN di Sabaudia

Al centro nautico di Sabaudia, a conclusione del III turno del centro estivo, in data 30 luglio è stata tenuta dalla dott.ssa Maria



Un momento di una lezione di biologia al centro nautico di Sabaudia.

Sveva Sciuto una breve lezione di biologia marina, con lo scopo di fare intraprendere ai ragazzi nuovi percorsi e raggiungere nuove consapevolezze nei confronti del mare. La lezione è stata finalizzata alla scoperta e al rispetto degli ambienti marini e lagunari che ogni anno, da giugno ad agosto, ospitano centinaia di bambini. L'incontro ha avuto come protagonisti non solo il mare, in tutte le sue forme e colori, ma anche i laghi costieri. Nella regione laziale, infatti, sono molti i laghi costieri che affiancano il lungomare di Sabaudia; essi sono ambienti transitori, instabili, caratterizzati da acque a salinità variabile (eurialine), dalle profondità medie di circa un metro e ricche di nutrienti. È stato affrontato anche l'ormai noto tema della plastica in mare, per il quale i ragazzi e i bambini si

sono mostrati entusiasti, mostrando ai presenti le loro fantastiche borracce colorate, utilizzate proprio per sostituire le pericolose bottigliette di plastica, scambiate dai pesci per meduse e cibo. Grandi e piccini hanno manifestato curiosità e interesse nella mini-lezione di biologia marina, tanto da fare numerosissime domande e osservazioni.

FINALE LIGURE

Attività di snorkeling

Continueranno per tutto il mese di agosto e parte di settembre le attività di accompagnamento con pinne, maschera e boccaglio da parte dei biologi marini di SaltoNelBlu, alla scoperta dei fondali marini del finalese, che già a poca di-



Un giovane surfista davanti al Nautivela, braccio "tecnico" della Sezione LNI di Carloforte.



stanza dalla riva offrono molte interessanti sorprese. Infatti la presenza a partire dalla riva della "beach-rock", o spiaggia fossile, una formazione geologica particolare presente tra Pietra Ligure e Noli, offre riparo a molte specie di pesci e altri organismi marini. L'iniziativa consente di praticare un'attività sportiva e nel contempo di imparare a conoscere il mare, e viene proposta ad adulti e bambini con 8 anni compiuti. Salto-NelBlu fornirà, oltre all'accompagnamento, tutta l'attrezzatura necessaria per fare l'escursione (pinne, maschera, boccaglio e una muta corta). Gli appuntamenti di snorkeling naturalistico si svolgono presso il sentiero blu di Finale

Ligure (partendo dalla spiaggia a fianco al porticciolo) il mercoledì e il sabato mattina in collaborazione con la Lega Navale di

Finale Ligure, e il giovedì presso la spiaggia del Malpasso (tra Noli e Varigotti) in collaborazione con FinaleAmbiente.

CHIAVARI E LAVAGNA

Donazione di un cimelio d'epoca

Si è tenuta sabato 7 agosto, nello spazio all'aperto antistante alla sede LNI, al Porto Turistico di Chiavari, una semplice ma sentita cerimonia di donazione di un cimelio storico alla presenza del

vicesindaco di Chiavari, Silvia Stanig, del presidente della LNI Chiavari-Lavagna, Federico Bianchi e di parte dei consiglieri del direttivo, fra cui il vicepresidente Ferdinando Galletti, il segretario Fausto Ladavas, la consigliera alla Cultura Monica Corte e di diversi Soci e simpatizzanti. Il cimelio storico, l'originale del giornale *L'Italia Marinara*, anno I, numero I, datato 30 novembre 1919, è stato identificato e recuperato dal Socio di Sezione Giovanni Battista Marcon, appassionato di cimeli d'epoca e tra i Soci più longevi. Riconosciuto



Alcuni dei presenti alla cerimonia di donazione del primo numero del giornale *L'Italia Marinara*, datato 30 novembre 1919. Da sinistra: la consigliera alla Cultura, Monica Corte, il Socio Giovanni Battista Marcon che dona il cimelio storico al presidente di Sezione, Federico Bianchi, e il vicesindaco di Chiavari, Silvia Stanig.

in una bancarella di oggetti antichi, il giornale è lo stesso che era apparso circa un mese fa sui pannelli della rassegna fotografica in mare del 4 luglio 2021 in occasione della manifestazione sulle 10.000 vele di solidarietà, grazie alla collaborazione con il CSTN di Napoli, che aveva inviato il file della cover. Il cimelio è stato fotografato nella sua interezza da Franco Garbarino ed è visibile on line sullo stesso sito della LNI. Con questo gesto la Sezione Chiavari-Lavagna riattiva la donazione di cimeli storici, dedicando un'area delle attività della Cultura a "valorizzare il patrimonio storico-culturale della tradizione marinara portato avanti dalla Lega Navale Italiana", come ha affermato la consigliera Corte, con una particolare attenzione all'integrità e all'autenticità dei cimeli repertati.

Nel corso del tempo molti Soci e le loro famiglie hanno donato e messo a disposizione dell'area storico-culturale della Sezione numerosi cimeli di vario genere, forma e dimensioni. È così possibile ammirare nella sede al Porto Turistico di Chiavari oggetti, cartoline, mappe, me-

daglie che risalgono a epoche diverse, raccontano storie, emozioni e speranze di uomini e donne legate al mare e al territorio di appartenenza. Sono cimeli a volte dimenticati nelle soffitte o nelle cantine, ritrovati dai nipoti, gelosamente custoditi o riconosciuti nelle bancarelle grazie alle tante attività svolte dalla Lega Navale Chiavari-Lavagna in materia di tradizioni e cultura marinaresca. Ciò che viene messo in mostra rappresenta qualcosa di speciale perché unione tra generazioni, fonte di stupore e meraviglia nel ritrovare, in angoli della memoria, volti, gesti e scorci pittorreschi di un'epoca lontana. Ma è anche la curiosità nello scoprire il vero valore che la donazione di cimeli trasferisce alle nuove generazioni, dando l'opportunità di immaginare e paragonare l'antico con il moderno e il contemporaneo. Per questo alla LNI Chiavari-Lavagna siamo onorati di accogliere, diffondere e valorizzare non solo il cimelio donato ma soprattutto la storia che lo accompagna, frutto di un'esperienza straordinaria che arricchisce ognuno di noi diventando quel valore

emotivo che può fare la differenza.

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

"Lega all'amo"

Domenica 1° agosto si è svolta la quinta edizione dell'entusiasmante gara di pesca per bambini "Lega all'amo", organizzata dalla LNI di San Benedetto del Tronto. Come per le scorse edizioni, le adesioni sono state numerose. L'evento si è svolto tra lo stupore e la gioia dei bambini, che con la loro spontaneità hanno colorato di vivacità e allegria la giornata. È stata sempre presente e attiva la collaborazione dei Soci e del presidente della Lega Navale Adele Mattioli, che hanno offerto assistenza e aiu-

to per lo svolgimento dell'evento.

La manifestazione ha avuto luogo presso l'area Piergallini, al Molo Nord di San Benedetto del Tronto. Tutti i partecipanti con le proprie famiglie hanno potuto raggiungere il luogo della gara grazie al servizio di Piero Falconi e Luca Nardi in collaborazione con la Start, mettendo a disposizione il pullman turistico. Tutti i concorrenti hanno ricevuto una canna da pesca e una maglietta offerta dalla Paoletti bibite di Ascoli Piceno.

La gara, pianificata dal Team della pesca della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto, si è svolta senza alcuna difficoltà grazie agli insegnamenti delle scorse edizioni e alla stretta collaborazione degli organizzatori, con il fine di promuovere un settore caratterizzante per la città di San Benedetto del Tronto.



Il Molo Nord di San Benedetto del Tronto durante la manifestazione "Lega all'amo".

Sempre e ovunque **nautica** Scegli la tua edicola digitale



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

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

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



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:
✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale



