

# LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

MAGGIO  
GIUGNO  
2021

**Coppa America:  
fatti e prospettive**

**Intervista al Capo  
di Stato Maggiore  
della Marina Militare**

**Concluso il concorso  
"Insieme cambiamo  
la rotta"**

**Un istruttore LNI  
racconta**

**Inserto: Vademecum  
per la nautica  
da diporto**



# LEGA NAVALE ITALIANA

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



## CORSI NAUTICI ESTIVI



Hai fra gli 8 e i 16 anni e vuoi diventare un bravo marinaio?  
Vieni nei Centri Nautici Nazionali della Lega Navale di Ferrara, Sabaudia e Taranto...  
per vivere in sicurezza 10 giorni a contatto con il mare, lo sport e la natura.  
Tutte le informazioni sul nostro sito [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)



[www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)



Sito



[www.leganavalenews.it](http://www.leganavalenews.it)

Leggila



Facebook



Facebook



Twitter



Twitter



Instagram



Instagram



YouTube

LEGA NAVALE ITALIANA  
Presidenza Nazionale  
Via Guidubaldo del Monte, 54 - 00197 Roma

tel. 06.809159218 - 06.809159223  
[comunicazione@leganavale.it](mailto:comunicazione@leganavale.it)



Luna Rossa e Team New Zealand.  
(Vedi articolo a p. 6)

Anno CXXIV - n. 5-6  
maggio-giugno 2021

Direttore Responsabile  
Paolo Bembo

Redazione  
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 maggio 2021

## Sommario

### Editoriale

di Paolo Bembo

3

### Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- America's Cup:  
il dopo Luna Rossa  
di Giulio Guazzini

6

- Intervista al Capo  
di Stato Maggiore  
della Marina Militare

12

- Finalmente i vincitori!  
di Maria Sveva Sciuto

17

- Cesenatico  
di Roberto Petrucci

21

- Emozioni e orgoglio  
di un istruttore  
della Lega Navale Italiana  
di Paolo Mariotti

27

- La comunicazione: da buona  
opportunità a necessità  
(... anche per la LNI)  
di Antonello de Renzis Sonnino

30

### Recensioni e segnalazioni

33



### La voce del diportista

- Il regime sanzionatorio della  
nautica  
di Aniello Raiola

35

### Il mondo dei pesci

- La cernia bruna, maestosa  
e schiva regina dei fondali  
di Riccardo Zago

39

### Vita della Lega Navale Italiana

44

A centro rivista:  
Vademecum  
per la nautica da diporto  
XXVII edizione 2021

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.

## 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](mailto: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

**D**al numero scorso la veste della Rivista ha subito qualche ritocco. Questo è segno di una costante attenzione per la comunicazione in generale e per quella attuata tramite la Rivista in particolare. In base alla qualità delle immagini di cui verremo in possesso, cercheremo di dare loro maggiore risalto, ben coscienti della loro efficacia nel portare un messaggio con immediatezza. A chi contribuisce a questo, che è e resta lo strumento d'elezione per la comunicazione non solo ai soci ma "fra" i soci, raccomando quindi di impegnarsi nel reperire belle immagini a corredo dei propri articoli. Un'altra novità sta nell'aver inserito fra i nostri destinatari istituzionali gli Istituti Nautici. Nel dare il benvenuto a questa platea di lettori per i quali l'amore per il mare si è concretizzato in una scelta di vita, ci auguriamo che essi possano trovare interesse nella lettura del nostro organo ufficiale e soprattutto che si rendano conto che nelle Sezioni della Lega Navale potranno trovare la loro casa.

Molti di noi, vuoi per la fascia d'età o per il lavoro che esercitiamo in prima linea (personale sanitario, forze armate, forze dell'ordine, personale della scuola), al momento in cui andremo in stampa saremo già stati vaccinati. Bene! Questo è sicuramente il primo passo verso la normalità, anche se è bene chiarire, per chi non l'avesse capito, che tale "normalità" non sarà più quella di prima. Con questo virus, con le sue varianti e forse con altre forme virali prodotte da una

natura che reagisce ai molti maltrattamenti subiti dall'uomo, in futuro bisognerà convivere. Sarà quindi opportuno che determinate pratiche "sane" divengano una nostra seconda natura onde cautelarci. È quindi anche probabile che a questo vaccino bisognerà fare l'abitudine, come per quello contro la comune influenza. Del resto, con buona pace dei no vax, i vaccini sono stati l'arma con cui la scienza ha sconfitto numerose malattie gravissime che una volta erano considerate incurabili e che prima dello sviluppo di questa originale forma di cura preventiva avevano prodotto milioni e milioni di morti. Certo l'uso di nessun farmaco è esente da rischi e anche ove le percentuali di tali rischi fossero basse nessuno accetterebbe di buon

grado di capitare fra i pochi colpiti. Quando però l'incidenza del rischio di contrarre una malattia molto pericolosa è tanto più elevata di quella di subire le conseguenze negative di una cura... mi s e m b r a che la decisione dovrebbe essere presa con facilità e con la serenità di avere agito per il meglio.

Se a tale considerazione aggiungiamo quella che questo comportamento, oltre che aiutare noi, aiuta gli altri, il nostro prossimo, mi sembra che a chi, come il socio della LNI, fa dello spirito di servizio la sua bandiera, sia facile prendere la giusta decisione. La nostra ripresa, come quella del Paese tutto, è dietro l'angolo. Proviamo a perseguirla con convinzione facendo ognuno la propria parte.

di Donato Marzano



**G**razie al progredire della vaccinazione che è finalmente diventata di massa e alla giusta attenzione nel rispettare le misure di prevenzione COVID 19, nonostante le contromosse del virus che subdolamente continua a mutare per trovare nuovi “ospiti”, possiamo pensare concretamente alla ripartenza. Siamo alle soglie dell'estate che segna la ripresa del Paese, dell'economia, dei rapporti sociali, della vita e quindi delle nostre attività sportive, formative, sociali, di solidarietà e di protezione ambientale. Ripartono anche i nostri Centri Nautici Nazionali pronti ad accogliere centinaia di ragazzi e avvicinarli alla vela, al canottaggio, alla canoa, al mare e allo sport ma anche all'osservanza dei valori etici, solidali e di rispetto della natura. Ed è tempo di confermare anche i principali appuntamenti di rilevanza nazionale che la Presidenza Nazionale sta programmando e che si affiancano alle tante iniziative locali in itinere ovvero regate, progetti di ricerca e protezione del nostro ambiente, seminari e mostre, iniziative per avvicinare i più deboli al mare, progetti su cui le nostre strutture periferiche stanno lavorando attivamente. Mi riferisco alla



Prove di un'imbarcazione Hansa 303 durante il Salone Nautico di Genova.

partecipazione attiva, anche con eventi di nautica solidale, ai Saloni di Venezia a fine maggio e di Genova a metà settembre, seguiti dal Convegno del 22 e 23 settembre a Roma sul tema “mare al centro”, dove approfondiremo il ruolo cen-



È tradizione in Marina Militare che i colleghi più anziani “mettano i gradi” ai giovani neopromossi, in questo caso ad un Allievo di 2<sup>a</sup> Classe dell'Accademia Navale al termine della campagna di istruzione.

trale del nostro elemento per il Paese dal punto di vista strategico, economico, sociale e solidale, sportivo e ovviamente l'esigenza di proteggerlo. Ad ottobre l'Assemblea Generale a Torino il 22 e 23 costituirà un momento di confronto e di crescita sulle attività, le problematiche ed il futuro della nostra Associazione. Entrambi gli eventi saranno in presenza, nel rispetto di quelle che saranno le disposizioni in vigore in materia di controllo della pandemia COVID ma, visti i temi in agenda, per il Convegno e l'AGS stiamo pensando ad una partecipazione a distanza dei soci interessati con una apposita piattaforma WEB. Come accennavo, la Presidenza Nazionale sta al momento lavorando intensamente e con priorità all'approntamento in sicurezza dei tre Centri Nautici Nazionali di Ferrara-Lago

delle Nazioni, Sabaudia e Taranto, che saranno pronti all'inizio dell'estate ad accogliere ragazzi e ragazze dagli 8 ai 16 anni da avvicinare alla vela, al canottaggio, alla canoa quindi allo sport e alla natura ma soprattutto ai nostri valori e ai nostri ideali sempre con il "mare al centro".

E proprio ai più giovani e ai principianti vorrei evidenziare che l'andare per mare è un'arte che si impara da sempre per "imitazione di manovra" dai più esperti, osservando, appro-



Giovani velisti si adoperano nella prova di scuffia nel Centro Nautico di Sabaudia.

fondendo e facendo propri i fondamentali della navigazione, della meteorologia, delle norme di sicurezza, del rispetto dell'ambiente. È un'arte che ha bisogno di scuole di formazione qualificate quali gli Istituti Nautici, l'Accademia Navale, le Scuole nautiche delle Sezioni della Lega Navale Italiana e in particolare i nostri CNN-Centri Nautici Nazionali, per apprendere nozioni, regole, procedure ma ha parimenti bisogno di figure di riferimento da cui imparare. Nel mio caso i miei maestri sono stati gli Ufficiali e Sottufficiali più anziani che mi hanno insegnato "il mestiere", che mi hanno seguito e corretto, in qualche caso fatto sbagliare per capire meglio i miei errori in plancia, nelle centrali operative, su unità navali e sui mezzi minori della Marina Militare. Maestri da cui imparare sono ovviamente gli istruttori delle scuole nautiche della LNI e dei nostri CNN-Centri Nautici Nazionali, riferimenti non solo nell'apprendimento della pratica sportiva e nell'agonismo, ma anche esempi da seguire nella vita di tutti i giorni per i valori di onestà, rispetto del prossimo e delle regole, spirito di solidarietà che testimoniano ogni giorno. Figure di riferimento quindi, ma-

estri di sport, di vela, di canoa, di canottaggio e di vita che si dedicano ai ragazzi e ragazze che vivono appieno l'esperienza della natura e dello sport. A differenza di alcuni presunti esperti con nessuna competenza sul campo, i nostri istruttori hanno prima imparato, poi messo in pratica e solo dopo hanno iniziato a insegnare e tramandare "scienza e conoscenza" introducendo i più giovani agli sport che si praticano sul mare e sull'acqua. E nelle pagine che seguono vengono raccontate le esperienze e le emozioni di uno di loro, di un istruttore della Sezione Lido di Ostia.

A breve verrà pubblicato il bando di partecipazione ai corsi dei CNN ed invito tutti a iscrivere figli, nipoti, amici e a pubblicizzare l'opportunità di imparare ad andar per mare a 360 gradi, a conoscerlo e rispettarlo come elemento naturale e maestro di vita, a socializzare con amici che diventeranno compagni di avventure da ricordare. Ma soprattutto i ragazzi potranno divertirsi e vivere appieno le giornate che trascorreranno a Ferrara, a Taranto e a Sabaudia nella consapevolezza di far parte della grande famiglia della Lega Navale Italiana e cominciare a condividere i valori di solidarietà, le iniziative di difesa dell'ambiente e di cultura del Mare che caratterizzano la nostra Associazione.



Un momento dell'alzabandiera nel Centro Nautico di Ferrara.

Concludo con l'augurio di Buona Festa del 10 giugno a tutti i marinai con le stellette: la Lega Navale Italiana è nata 124 anni fa come una costola della Regia Marina ed il legame con la Forza Armata rimane forte e caratterizzato da sempre nuove iniziative.

# America's Cup: il dopo Luna Rossa

di Giulio Guazzini



*In apertura: Un elicottero sorvola Luna Rossa in evoluzione.  
In questa foto: Emozionanti incroci tra Luna Rossa e Team New Zealand.*

**D**opo un 7 a 3 epocale con i neri Kiwi di *Emirates Team New Zealand* si spengono le luci, almeno in mare, sulla fantasmagorica 36<sup>ma</sup> edizione dell'America's Cup.

Restano i contorni di un'avventura irripetibile, i fasti e le debolezze dei velisti della Luna, consapevoli di essere andati molto vicini all'obiettivo di vincere l'antica brocca, protagonisti di una performance per certi versi esaltante.

Un mare infinito di emozioni, la capacità di progredire gradualmente forti di una volontà, di un metodo collaudato tutto italiano, sensazioni straordinarie, ma anche sogni spezzati e rimpianti difficili da archiviare. Tutto questo e molto altro, sicuramente, è stata questa Coppa America, innovativa e rivoluzionaria, dominata dalla grande tecnologia, dalla velocità a volte inquietante e incontrollata delle macchine volanti.

Mezzi, gli AC75, che hanno impresso al mondo della vela agonistica un'accelerazione impensabile solo fino a qualche anno fa. Una nuova dimensione, con la concezione di uno scafo-astronave sempre meno simile a un'imbarcazione. Dove, da un punto di vista fisico, l'elemento canoa non toccando più l'acqua si trasforma in appendice aerodinamica che interagisce

con l'aspetto idrodinamico, quello della parte immersa, solo attraverso i foil-arms, le ali imperscrutabili che hanno fatto la differenza nell'avanzamento e dunque nell'efficienza, nelle performance raggiungibili in tutte le condizioni.

Chiave di volta del successo dei Neozelandesi la velocità, quel denominatore comune, quell'elemento decisivo che ha fatto di nuovo la differenza come guardando in dietro in tante altre occasioni. Perché sono passati 170 anni, dalla prima regata intorno all'isola di Wight all'ultima battaglia navale nel Golfo di Hauraki, ma a vincere la Coppa è sempre la barca più performante.

Se è vero che comunque siamo usciti a testa alta perché nessuna barca italiana aveva vinto tre regate in finale con i defender (il *Moro di Venezia* nel '92 a San Diego ne aveva vinta solo una), è anche vero che la percezione di una delusione pesante lascia l'amaro in bocca. Sembra che con i Kiwi si tratti sempre di una "mission impossibile" dove l'asticella viene alla fine spostata sempre più in là.

Non sono bastati, anche questa volta, la trovata del doppio timoniere, la scelta di uno scafo *all around*, la forza di un team partito con grande anticipo nella preparazione e nello sviluppo, nonostante la tragedia del Covid e la conseguente impossibilità di navigare, capace di mettersi comunque in gioco grazie al talento dell'improvvisazione, della grinta, della fierazza tutta latina di dare il massimo nel momento dell'emergenza, con coraggio e volontà.

Mentre i più critici sostengono che dopo venti anni di sfide, cinque campagne di Coppa, fiumi di denari e risorse umane così assiduamente impiegate sarebbe il caso di porsi delle domande sulle cause dell'ennesima sconfitta, insperata missione incompiuta, il pianeta dei tifosi, appassionati, addetti ai lavori, contaminati dal morbo del match race, s'interroga, prova a ipotizzare scenari plausibili, si chiede insomma cosa il futuro del trofeo sportivo più antico del mondo riservi, partendo innanzitutto dalla domanda fondamentale: quale sarà il format della prossima Coppa America, la numero 37. Quando e dove decideranno di regatare i defender neozelandesi? Ma, soprattutto, *Luna Rossa* ci sarà e con quale assetto e visione dell'evento? Tante



*Luna Rossa* in navigazione vista dall'alto.

domande, quesiti, considerazioni che meritano di essere affrontati, che, nonostante la complessità dell'evento, i tempi tecnici da rispettare e la volubilità degli attori, condizionati dalle circostanze, da convenienze personali e strategie economiche più o meno vantaggiose presto non tarderanno ad avere risposte.

Per ora, sogni, delusioni e speranze sembrano navigare ancora sulla nave cargo che trasporta dalla Nuova Zelanda al Mediterraneo le barche volanti della Luna, gli AC75 impacchettati insieme ai 26 container che racchiudono le strutture, i pezzi della base di Auckland, oltre ai materiali: scotte, drizze, fibre esotiche di carbonio, titanio e attrezzature varie. Strumenti indispensabili, ferri del mestiere come armi affilate per scrivere la storia rocambolesca di sei mesi di guerre stellari giocate nelle acque di Auckland, città della vela.

Intanto a placare gli animi, a confortare il popolo degli allunati, quei milioni di appassionati disposti a passare intere notti in bianco di fronte



Simpatico gruppo di *supporters* di *Luna Rossa*.

alla Tv per tifare *Luna Rossa*, è lo stesso patron del team, Patrizio Bertelli, l'uomo ormai contagiato da anni, oltre venti, dal morbo dell'America's Cup.

Il sogno agognato di portare in Italia quella brocca d'argento dalle discutibili fattezze continua! "Ci saremo anche per la 37<sup>ma</sup> edizione" – dice Bertelli – "Siamo pronti a riprendere la sfida. Andiamo avanti sperando di poter contare su tutta la squadra e tutti coloro che ci hanno supportato in quest'avventura!".

Dello stesso avviso, anche se non è ancora formalmente ufficializzato, Marco Tronchetti Provera, amministratore delegato del gruppo Pirelli, cosponsor della sfida, da sempre grande appassionato di vela, entusiasta della prestazione dei velisti della *Luna* alla 36<sup>ma</sup>

edizione della Coppa. "Con Patrizio Bertelli ci lega una grande amicizia e stima. Non è difficile collaborare, interagire con lui nell'operazione America's Cup, perché tanto è sempre lui a



*Luna Rossa* a rimorchio dopo una giornata di attività nel Golfo di Aucki dirige verso Auckland.



Una bella immagine con il tricolore sventolato da Francesco Bruni, timoniere, affiancato da Pietro Sibello, addetto alla randa e alla tattica di *Luna Rossa*.

decidere!”, dichiara con ironia Tronchetti Provera. “Da parte mia c’è sempre stata la massima fiducia e il riconoscimento di una passione e competenza straordinarie. Bertelli è riuscito nel corso del tempo, oltre vent’anni di sfide in Coppa America, a creare delle generazioni di velisti oggi riconosciuti per le loro competenze in tutto il mondo. Una sua qualità quella di saper lavorare a lungo termine, guardare lontano con determinazione e passione. Le sue decisioni sono sempre molto precise ed azzeccate sia per quanto riguarda le strategie, l’impostazione del sindacato e modalità di lavoro, sia per quanto riguarda la scelta degli uomini. Il lavoro di Max Sirena, per esempio, è stato fondamentale nella gestione della squadra, nel far lavorare al meglio tutti facendo grandi progressi sia nello sviluppo del mezzo – migliorando progressivamente le prestazioni in ogni condizione meteo dall’inizio dei Round Robin sino alla fine della Prada Cup – ma soprattutto nell’aver saputo favorire scelte come quella del doppio timoniere, scelta originale, riconosciuta da tutti, che ha dato una marcia in più soprattutto nell’approccio alla start line. Straordinarie le partenze di Jimmy Spithill e quelle scelte di bolina da manuale del match race di Francesco Bruni. Regate emozionanti che rimarranno nella storia dell’America’s Cup! I velisti italiani, ancora una volta, hanno dimostrato di saper fare squadra, saper lavorare insieme e dare il massimo mettendo-

ci quella genialità tutta nostrana nel risolvere i problemi e affrontare al meglio giorno per giorno il confronto con gli avversari. È per questo che anche noi, come gruppo Pirelli, saremo nuovamente accanto alla prossima sfida di *Luna Rossa*. Non appena Patrizio si farà vivo ... da parte mia ci sarà grande disponibilità!”.

L’altra certezza è che i Challenger of Record, ovvero coloro che scriveranno le prossime regole con i vincitori

della prossima Coppa e raccoglieranno le istanze degli sfidanti, saranno gli inglesi del Team Ineos. A sostenerli Jim Ratcliff, ritenuto l’uomo più ricco dell’Inghilterra, grande appassionato di sport, proprietario di una squadra ciclistica e socio della Mercedes in Formula 1. Ratcliff ha fatto capire durante una riunione a bordo del suo yacht privato nelle acque di Auckland, quando l’ultima regata della finale fra *Luna Rossa* e *Emirates Team New Zealand* si era appena conclusa, di voler rivoluzionare il format della prossima edizione, la numero 37 della Coppa.

Trasformare l’America’s Cup in una sorta di Grand Prix automobilistico come in Formula 1, creando una continuità temporale che potrebbe avere una cadenza biennale o addirittura annuale, qualcosa che, come iniziativa, non sembra poi così originale, visto che un altro Taicoon Ernesto Bertarelli, svizzero ma di origini italiane, vincitore di due edizioni della Coppa America nel 2003 a Auckland e nel 2007 a Valencia, aveva manifestato la stessa idea.

Intanto, mentre fra gossip, ipotesi fantasiose esaltate dal web e previsioni di scenari poco rassicuranti per il futuro della prossima Coppa si attendono i primi programmi ufficiali, si affacciano all’orizzonte anche ipotesi inconsuete come quella di una sfida che il Royal Yacht Squadron di Cowes, in Inghilterra, avrebbe lanciato ai defender per disputare nel 2022 una sfida solo a due sempre con gli AC75 ma escludendo gli



Uno scatto durante un briefing di Francesco Bruni, Jimmy Spithill, Pietro Sibello e l'allenatore Philippe Presti.

altri challengers intorno all'isola di Wight, dove 170 anni fa tutto era iniziato. Quel che è certo è che a dare le carte in una partita ancora difficile da decifrare saranno i defender neozelandesi, sempre più decisi a mantenere il Trofeo e con esso il prestigio che ne consegue. Orgogliosi di aver sollevato al cielo per ben quattro volte il

sull'acqua vinta alla grande, ora il risultato più importante per il Paese dei Kiwi, 5 milioni di abitanti e 28 milioni di pecore, sembra essere quello di difendere il Team, la squadra dall'assalto della vela-mercato internazionale dove il patrimonio maggiore sono talenti come il ragazzo di Tauranga Peter Burling, il più giovane



Luna Rossa e Team New Zealand defilano con sullo sfondo l'inconfondibile skyline di Auckland.

simulacro della vela internazionale: due da challengers nel 1995 e nel 2017 e due da defender nel 2000 e nel 2021, ma anche consapevoli come in una situazione economica non proprio entusiasmante sia sempre più difficile reperire i fondi per sostenere la prossima sfida. Difficile secondo alcuni non rispondere al richiamo delle sirene. Offerte molto vantaggiose pare siano arrivate oltre che dall'Inghilterra anche dal Qatar e da Singapore.

Così, dopo la sfida sull'acqua vinta alla grande, ora il risultato più importante per il Paese dei Kiwi, 5 milioni di abitanti e 28 milioni di pecore, sembra essere quello di difendere il Team, la squadra dall'assalto della vela-mercato internazionale dove il patrimonio maggiore sono talenti come il ragazzo di Tauranga Peter Burling, il più giovane timoniere della storia a vincere la Coppa America nel 2017 a Bermuda. A questo va aggiunto che il Governo della Premier Jacinda Arden garantirà i preziosi finanziamenti solo se la difesa sarà organizzata ad Auckland. Ma all'asta o a Auckland la Coppa fa gola e voci accreditate parlano di un probabile riaffacciarsi sulla scena degli svizzeri guidati da Ernesto Bertarelli, di grande interesse da parte degli olandesi e forse ancora degli americani.

Di certo un'era è finita e un'altra è appena iniziata! La sfida continua. ■

# Intervista al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare



**A**mmiraglio, stiamo tutti vivendo un periodo particolare legato all'emergenza pandemica e a diverse altre sfide in capo al nostro cosiddetto "sistema-Paese". In queste condizioni è sempre più evidente la centralità del Potere Marittimo, sia nel campo immediato delle varie implicazioni economiche sia nel settore, parallelo e congiunto, della sicurezza. In pratica, i due binari sui quali poggia

il benessere della comunità di lingua italiana e non solo. Quali sono, secondo Lei, i compiti più immediati che la Marina Militare è chiamata ad affrontare e risolvere in questo nuovo scenario?

Prima di tutto desidero ringraziare la Presidenza Nazionale, Lei Direttore e tutti i soci e i simpatizzanti di questa magnifica realtà marittima che è la Lega Navale Italiana. Le parole

*"un'amica che ti fa conoscere il mare"* non sono, per me, uno slogan, ma una solida realtà. È l'opportunità di conoscerci meglio, mediante un franco dialogo sulle pagine di questa rivista ultracentenaria, è un'occasione felice e benvenuta. Mi domanda giustamente quali siano le principali sfide che la Marina Militare deve affrontare perché credo che sia di tutti la sensazione, anzi il bisogno, per il futuro, di maggiori certezze e di maggiore sicurezza. In questo senso, la principale sfida che la Marina affronta ogni giorno, con perseveranza e determinazione, è quella



*In apertura:* Il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone.

*In questa foto:* Una formazione navale. (Foto Marina Militare UPICOM)



Un F-35B a bordo del *Cavour* in occasione delle qualificazioni negli USA dell'unità.

di dare maggiore fiducia e sicurezza agli italiani. Tutte le altre sfide discendono da queste due fondamentali necessità.

La Marina Militare, incluso il Corpo delle Capitanerie di Porto, nel rispetto delle quattro missioni delle Forze Armate, è infatti chiamata ad assicurare non solo la difesa dello Stato dalle minacce tradizionali ma anche a proteggere quelli che sono gli interessi strategici nazionali, in quanto fondamentali per il nostro sistema valoriale, politico, economico-sociale, culturale e militare. Per questo vogliamo contribuire a dare più fiducia e sicurezza.

Ammiraglio, è possibile chiarire più specificamente in quale modalità la Marina contribuisce a generare più fiducia e sicurezza?

Quando parlo di fiducia, intendo la consapevolezza di lavorare tutti insieme per un futuro migliore. Un futuro che possa veder tutelato, per noi e soprattutto per i nostri figli, il lavoro e il benessere della Nazione. Ciò avviene e avverrà se riusciremo a mantenere saldi e sicuri i pre-

supposti sui quali si fonda un Paese tecnologicamente avanzato e un sistema economico, manifatturiero e commerciale, come il nostro. Questi presupposti sono il mantenimento delle vie di accesso marittime libere e sicure, la presenza e sorveglianza nelle zone di interesse strategico e mi riferisco non solo al Mediterraneo allargato ma ovunque gli interessi nazionali necessitano di attenzione e salvaguardia. Fiducia anche attraverso una continua attività di diplomazia navale, che si sostanzia nell'essere presenti laddove necessario a supporto degli interessi del Paese e al contempo operare come ambasciatori della tradizione, della cultura e del *made in Italy* attraverso i mari del mondo. Non bisogna mai dimenticare che il diritto Internazionale Marittimo riconosce alla nave da guerra un particolare "privilegio": essa, ovunque sul pianeta, in alto mare, in porto anche straniero, è una parte integrante del territorio nazionale, una parte d'Italia nel nostro caso, che esprime una precisa volontà politica dello Stato di appartenenza. Una nave da guerra rappresenta, inoltre, la più

avanzata manifestazione delle capacità tecnologiche, industriali ed economiche del popolo che l'ha progettata e realizzata. Così non posso non pensare, in questo momento, a nave *Cavour*, la nostra portaerei, interamente progettata e costruita in Italia; essa è stata recentemente dislocata negli Stati Uniti per condurre la cam-



Trasporto di un passeggero su elicottero in bio-contenimento.

pagna RFO (*Ready For Operations*), per certificare l'impiego da bordo dei nuovi avanzatissimi F-35B della Marina a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL *Short Take Off and Vertical Landing*). Una campagna navale che non ho esitato a definire "un'impresa strategica per il Paese" che sostanzia un percorso verso la *Initial Operational Capability* (IOC) del binomio portaerei/velivoli F-35B, il cui conseguimento è previsto nel 2024. Una volta in Italia il *Cavour* potrà iniziare a operare con i gruppi portaerei *Carrier Strike Group* dei paesi alleati e mi riferisco, oltre agli Stati Uniti, specificatamente alla britannica *Queen Elizabeth* e alla portaerei francese *Charles De Gaulle*. Volendo sintetizzare, grazie allo sviluppo di questa capacità, l'Italia potrà fornire un contributo di altissimo livello sia in ambito NATO sia Unione Europea, consesso nel quale saremo gli unici ad esprimere una capacità portaerei con velivoli da combattimento di 5ª generazione. Questa capacità pone l'Italia in una posizione di collaborazione privilegiata con gli Stati Uniti e nel contesto dei Paesi del Patto Atlantico, in termini di ricadute internazionali di sicurezza e di prestigio per la Nazione, secondo

l'ineludibile principio di mutua cooperazione e reciproco sostegno.

Grazie Ammiraglio, può dirci qualcosa di più riguardo alla sicurezza?

Vogliamo poter fornire un contributo sempre più qualificato alla sicurezza e alla stabilità internazionali all'interno di un quadro strategico mondiale che si conferma incerto, instabile e in continua evoluzione. Non possiamo non notare come anche le crisi cosiddette "tradizionali" (anche molto vicine ai nostri confini) hanno i loro effetti sulla sicurezza collettiva nazionale. In sintesi, contribuire da protagonisti a livello internazionale nel garantire la sicurezza significa avere un ruolo più efficace nel sostenere e preservare gli interessi strategici nazionali anche attraverso la deterrenza. È per questo motivo che i nostri equi-

paggi e le nostre navi partecipano a pieno titolo alle più importanti operazioni navali nazionali, della NATO e dell'Unione Europea. In tal senso, molto intenso sarà il sostegno alle attività marittime dell'Alleanza Atlantica, con l'assunzione del comando del Secondo Gruppo Navale permanente di superficie dal prossimo giugno e per 12 mesi, la partecipazione all'analogo Gruppo Navale permanente di contromisure mine e l'assegnazione di navi, sommergibili e velivoli da pattugliamento marittimo per missioni di sorveglianza nell'ambito dell'operazione *Sea Guardian*. Ma non solo, nel 2021 ulteriori iniziative a favore dell'Alleanza vedranno un contributo alla *NATO Readiness Initiative* (NRI) ed allo sviluppo del nuovo comando *Multi-National Maritime Headquarters for the South* (MNM-S HQ), la cui IOC è prevista entro la fine del 2022. Nei confronti dell'UE promuoveremo il progetto pilota denominato *Coordinated Maritime Presence*, focalizzato nell'area del Golfo di Guinea, mentre vi sarà rinnovata presenza nel bacino somalo, nell'ambito dell'Operazione *Atalanta*, esercitandone anche il comando della forza in mare per quattro mesi. Rimanendo sempre nel

contesto dell'UE, sarà mantenuto il comando operativo dell'Operazione *Irini* nel Mediterraneo centrale e per un semestre ne sarà anche assicurato il comando tattico, oltre che una unità navale senza soluzione di continuità. In generale, l'attività di contrasto al preoccupante fenomeno della pirateria vedrà un forte incremento, a protezione del valore strategico delle linee di comunicazione marittima anche nel Golfo di Guinea, dove sarà raddoppiata la presenza, dislocandovi una fregata per 8 mesi complessivi, con la prospettiva di massimizzare la collaborazione con le Marine rivierasche. In sostanza, ricollegandomi a quanto detto precedentemente sul *Cavour*, svolgiamo operazioni ad elevatissimo contenuto tecnico-operativo, centrate sulla connaturata caratteristica *expeditionary* dello strumento aeronavale nazionale. A ciò si aggiungono tutte le altre attività operative e addestrative programmate, in crescita rispetto al 2020, ed il continuo impegno nella vigilanza marittima. L'azione in mare avrà dunque un'ampia proiezione internazionale e sarà estesa a tutto il contesto geostrategico del Mediterraneo allargato, con periodiche attività navali nell'Artico e costante presenza nei versanti più critici per gli interessi nazionali, dall'Oceano Atlantico all'Indiano passando per il Mediterraneo orientale. Naturalmente saremo costantemente presenti nei bacini più prossimi alla Penisola; oltre al generale impegno a protezione delle vie di comunicazione marittima e delle attività economiche in mare, proseguiranno infatti le azioni di vigilanza – incluso il controllo della pesca e dei flussi migratori –, di tutela degli interessi nazionali e di contrasto alle attività illecite e criminali in mare attraverso la prosecuzione dell'Operazione Mare Sicuro (OMS), della Vigilanza Pesca (Vi.Pe.), della Vigilanza Marittima (Vi.Ma.). La tutela dei nostri legittimi interessi si consegue, giorno per giorno, attraverso la presenza attiva nelle aree di interesse e lo spirito di servizio,

la dedizione dei nostri equipaggi, ma anche la formazione continua alla ricerca della massima professionalità; uno stile e un approccio peculiari degli uomini e donne della Marina Militare, modelli largamente apprezzati e condivisi sotto ogni latitudine. In fin dei conti, mi sia permesso di dirlo con una punta non di orgoglio



Sullo sfondo, la fregata *Carabiniere* impegnata in controlli antipirateria nell'Oceano Indiano.

ma anche di vissuto per mare: come marinai possiamo permettercelo.

Perché permettercelo?

Perché il mare è eterno e non cambia mai, proprio come la natura umana. Nel bene e nel male, intendiamoci. Ma se si può – e si deve – vogliamo dare un messaggio di speranza. Noi sappiamo cosa sono le burrasche e le tempeste e sappiamo che non bisogna farsi cogliere impreparati, perché il mare non fa sconti. Ma sappiamo anche, con solare certezza, che dopo ogni burrasca torna sempre il sereno.

Ammiraglio, allargando un po' il discorso: economia, energia, alimentazione, sicurezza, comunicazioni, tecnologia, cultura: dal mare passano tutti i grandi snodi della globalizzazione, un fenomeno che non appartiene solo al presente ma che è proprio della storia dell'uomo, da Roma antica all'Impero britannico. Tutto ciò che cosa significa oggi, in concreto?

Credo che una cultura a vocazione marittima,



Il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare.

ci piaccia o no, come la nostra significa che *“il mare è la risorsa strategica del Paese”*. Il mare è il massimo sistema di comunicazione globale. Nulla batterà mai, dal punto di vista economico, il trasporto via acqua rispetto a quello terrestre o aereo. Non è una questione di ideologia, ma di fisica. In particolare, il libero *“uso dell’alto mare”* deve comportare necessariamente che si abbia uno sfruttamento sostenibile, equilibrato e bilanciato di questa risorsa unica nel suo genere. Sui fondali marini transita, attraverso cavi posati sul fondo, la quasi totalità delle informazioni digitali che arrivano via Internet. Materie prime, lavorati e semilavorati, informazioni. Occorre garantire il libero accesso a quelli che vengono comunemente definiti i *global common* del pianeta: acque internazionali, atmosfera, spazio, Antartide e, recentemente, il ciberspazio. La Marina Militare, le Marine tutte, sono i protagonisti e i difensori del *“secolo blu”*.

Eppure questi concetti, che lei ha reso così semplici, continuano a restare ostici nel nostro Paese. Credo che, tra le altre ragioni, la mancanza di una piena *“consapevolezza marittima”* spinse quel tale piccolo gruppo di appassionati

a fondare, nel lontano 1897 la Lega Navale Italiana. Cosa possiamo o dobbiamo fare, oggi, per avere successo o quanto meno rivitalizzare la marittimità italiana?

Dobbiamo insistere, continuare, non arrenderci, navigare: sulle navi, sulle pagine come quelle di questa Rivista e, quando le condizioni lo consentono, sulle derive delle molte sedi e delle scuole della Lega Navale sparse su tutto il territorio nazionale. Se è possibile, in seguito, si potrà sostenere il passaggio a imbarcazioni di maggiori dimensioni; a meno che l’idea non nasca prima, vuoi da una tradizione di famiglia vuoi grazie alla lettura di una pagina ben riuscita, il primo passo non verrà mai compiuto. E tutto dipende da quell’impronta lasciata su un molo nella direzione giusta, quella dell’alto mare.

Ma riconosco che è un problema davvero fondamentale che non riguarda solo l’Italia, anzi è comune a tante nazioni marittime. Ne abbiamo parlato fra le principali Marine mondiali nel corso dell’ultimo *“Regional Sea Power Symposium”*, svoltosi a Venezia nell’ottobre del 2019. In quell’occasione, ho affermato senza mezzi termini che la cosiddetta *Sea blindness*, la cecità culturale marittima, può compromettere e rovinare una generazione. Ne ho discusso con diversi altri capi di Stato Maggiore; tutti abbiamo convenuto in merito a quanto sia importante diffondere la *“voce”* della marittimità. In particolare, abbiamo constatato e toccato con mano che troppe cose di mare, e quindi di vita, sopravvivenza e progresso, sono date per scontate, fatto salvo non si verifichi qualcosa di terribile e inaspettato che ricordi, all’improvviso, all’opinione pubblica quanto il mare sia decisivo per tutti noi, nessuno escluso.

Fra i tanti interessi comuni ci preme evidenziare il *“mondo dei giovani”* e ritengo anche l’attenzione all’ambiente e al sociale. In particolare, la Lega Navale Italiana si rivolge ai giovani, oltre che agli adulti di ogni età, con un particolare riferimento al sostegno della fruizione del mare da parte delle categorie sociali meno agiate e delle persone diversamente abili. Proprio nel prioritario settore dell’inclusione sociale è da evidenziare il recente accordo di collaborazione firmato con il Comitato Paralimpico Italiano

(CPI) e l'organizzazione del prossimo mondiale di vela per la classe Hansa 303 presso la Sezione di Palermo della LNI nel mese di ottobre 2021. Pensa che si possano ipotizzare progetti comuni anche nell'ambito del sociale?



Rilascio di operatori della Brigata Marina San Marco da sommergibile.

La Lega Navale Italiana (anche grazie a questa rivista) serve, nel senso più nobile di questa parola, la cultura marittima e quindi la Marina e l'Italia. Siete strettamente legati alla Forza Armata, ai giovani, ai meno agiati, alle persone diversamente abili e nella vostra opera meritoria siamo pronti a sostenervi, assicurando il massimo supporto e coinvolgimento possibile da parte della Marina.

Ammiraglio, in conclusione, cosa vede per la Marina del futuro?

Occorre mantenere una *"Marina di qualità"* formata da unità e mezzi moderni ed efficienti controllati e *"vissuti"* da personale numericamente adeguato, oltre che altamente addestrato e motivato. Una Marina Militare completa e *well balanced*, come dicono gli inglesi, grazie al cuore rappresentato dalla portaerei e dalla componente aerei funzionale imbarcata, che racchiudono in sé l'essenza dottrinale e operativa della squadra. Una Marina Militare che sviluppi ul-

teriormente la componente anfibia assicurando, secondo il moderno modello della NATO del XXI secolo, un complesso equilibrato di Potere Marittimo e dunque un complesso bilanciato ed equilibrato di Forze, non solo *"aeronavali"* ma *"marittime"*. Uno strumento aeronavale e marittimo italiano, insomma, in grado di tutelare gli interessi vitali del Paese quando e dove necessario. La nostra natura è infatti quella di operare in proiezione. Le nostre unità navali, per poter svolgere la funzione istituzionale affidataci dal Paese, sono perennemente pre-posizionate, a grande distanza dai confini nazionali, nelle aree di sviluppo delle crisi o dove possano insorgere minacce ai nostri interessi, in modo da intercettare la crisi auspicabilmente prima che si riverberi direttamente sul nostro Paese. Ecco la necessità che le unità della Marina mantengano costantemente

un elevatissimo livello di prontezza e proiettabilità e siano in grado di autosostenersi per periodi molto estesi (parliamo di mesi) a migliaia di chilometri dalle basi di origine. E ancora, è necessario che siano capaci di contrastare una minaccia ormai multidimensionale (sopra e sotto la superficie del mare, sulla fascia litoranea e sui cieli sovrastanti), indipendentemente dalla presenza di altri contingenti a terra. Una *"Marina di qualità"* che vede la flotta italiana in una proiezione al 2035 composta da una portaerei completa di velivoli F-35B, 8 moderni sottomarini a propulsione anaerobica, 4 navi anfibiae, 4 cacciatorpediniere, 10 fregate multiruolo, 3 navi per il supporto logistico, 15 pattugliatori d'altura, 12 cacciamine di nuova generazione, 3 navi idrografiche, 12 elicotteri leggeri, 56 medi e 22 medio-pesanti, 9 aerei da pattugliamento e 14 UAV, oltre alle capacità di proiezione dal mare rappresentate dalla Brigata Marina San Marco e dalle Forze Speciali del COMSUBIN.

Questa è la nostra Marina del futuro! ■

# Finalmente i vincitori!



di Maria Sveva Sciuto

**S**i è concluso il 1° marzo 2021 il Concorso “Insieme cambiamo la rotta, No alla plastica in mare, nei fiumi, nei laghi. Cambiamenti climatici, cause e rimedi” indetto dal Ministe-

Io di nome sono Flipper E gioco faccio il rapper La mia specie è la stenella Fra i delfini la più bella	Non vedono, peccato Si girano di lato Non sentono il dolore Di un mare ormai incolore
Ho due amici assai speciali Una ha pinne e l'altro ali Son simpatici e arrabbiati Per i mari ormai inquinati	Dobbiamo far battaglia Colpire la canaglia Che sporca il litorale I fiumi e ogni canale
Lei si fa chiamare Greta E ci tiene assai al pianeta È del genere caretta Ed in mare ha la casetta	La sorte del tuo mare Tu prova a immaginare Io senza un intervento Non vedo cambiamento
Lui è snello e non ha grasso E ci spia dall'alto in basso Ha un ciuffo pronunciato Il nome suo è Renato	Ci sono più bottiglie di pesci e di conchiglie Se l'uomo non reagisce La mangerà col pesce
Ora insieme tutti quanti Ci vestiamo da cantanti Ed il nostro ritornello vi perforerà il cervello	Rifiuti non gettate Nel mare in cui nuotate Se siete nostri amici Rendeteci felici
Questo nostro breve canto Noi speriamo serva a tanto E per tutta la stagione Sarà il vostro tormentone	Non basta una lezione Ci vuole educazione Perché la nostra flotta Potrà cambiar la rotta
Svegliatevi ragazzi Gli adulti sono pazzi Sugli occhi hanno il prosciutto E in mare c'è di tutto	Se insieme ci proviamo Il mare lo salviamo E vinta questa guerra Si salverà la Terra

*In apertura:* Tea Trbos, del Liceo San Raffaele di Milano. Titolo dell'opera: *Il mostro di plastica*.

*In questa foto:* 1° classificato, scuola secondaria di primo grado: Marco Tamburro, Istituto Scolastico IC Sant'Onofrio, di Sant'Onofrio (Vibo Valentia). Titolo dell'opera: *Rap della stenella*.

ro dell'Istruzione e dalla Lega Navale Italiana per l'anno scolastico 2019-2020, prorogato al corrente anno a causa delle restrizioni dovute al COVID. Il Concorso, rivolto agli alunni delle scuole primarie e secondarie di I e II grado, ha avuto lo scopo di stimolare negli studenti una riflessione sulle principali problematiche ambientali, ovvero sui cambiamenti climatici e l'inquinamento, e favorire una maggiore consapevolezza da parte dei ragazzi sui temi della sostenibilità e della protezione dell'ambiente.

Tra il 2020 e il 2021, nonostante le numerose difficoltà, siamo tornati a dare importanza a ciò che ci circonda; questo è stato favorito, probabilmente, dai lunghi periodi di *lockdown* che abbiamo vissuto in casa, durante i quali anche il pensiero rivolto a una semplice passeggiata al parco sotto casa ci ha dato un senso di libertà assoluta. Durante questo tempo la natura è tornata a riprendersi i suoi spazi: i cetacei hanno ripopolato i porti, i parchi di Milano sono stati letteralmente presi d'assalto dalle lepri e dai ricci, mentre nei più rinomati Navigli, famosi per la vita mondana del capoluogo lombardo, sono tornati i maestosi cigni. A Roma, invece, i Germani reali si sono concessi un bagno nella famosa “Barcaccia” di piazza di Spagna, e noi li abbiamo osservati inermi dai video pubblicati sui social network. Tutto questo accadeva un anno fa e ci ha fatto comprendere come madre natura sia in grado di andare avanti senza la nostra presenza. Ma ad oggi come è cambiata la situazione? Le campagne di sensibilizzazione per un mondo “Plastic free” e sostenibile sono



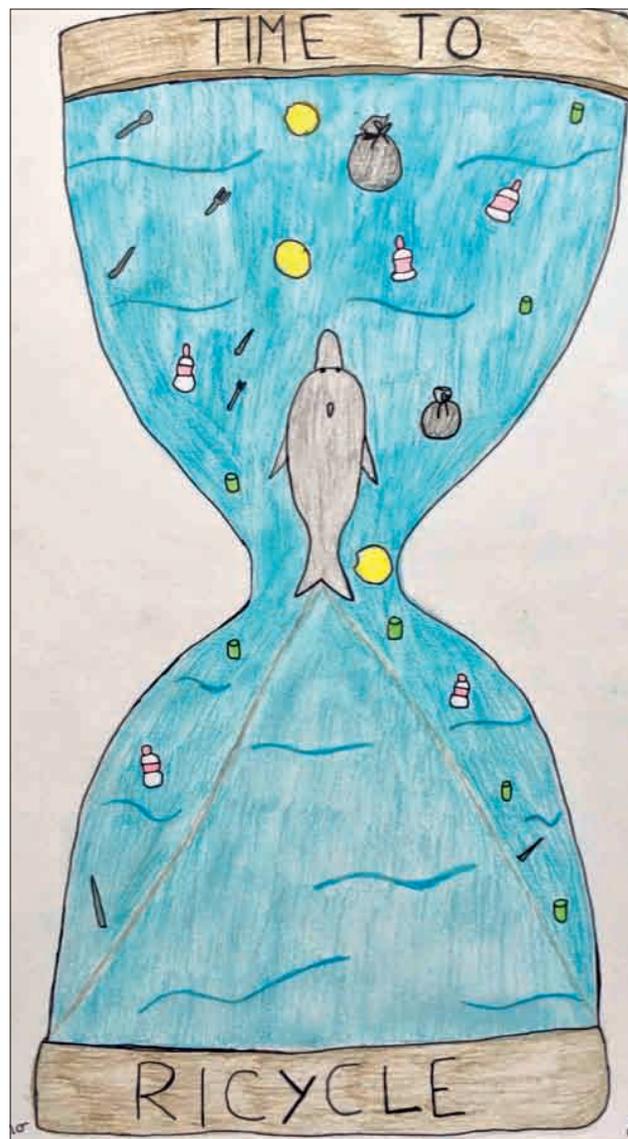
2° classificato, scuola secondaria di secondo grado: Giulia Pisani, IIS Vincenzo Simoncelli-Antonio Valente, di Sora (Frosinone). Titolo dell'opera: *Noi senza la Terra.*

sempre più frequenti e all'ordine del giorno, così come lo sono gli spazi dedicati all'ambiente nei programmi TV, a testimonianza del fatto che abbiamo acquisito una maggiore consapevolezza nei confronti dell'ambiente. Sempre di più sono infatti i bidoni di raccolta rifiuti in plastica e di oli esausti, oppure la presenza sulle nostre scrivanie o sui banchi di scuola di borracce colorate in acciaio riutilizzabili.

Un problema che forse non tutti hanno chiaro però è come l'uomo possa cambiare il clima, influenzando, così, le temperature degli oceani e dell'atmosfera che ci circonda.

Sicuramente le industrie e i grandi incendi, soprattutto quelli dolosi come quelli avvenuti recentemente in Australia, sono alla base delle emissioni di gas in atmosfera. Ma anche l'uomo, preso singolarmente, ne è la causa. Ognuno di noi, chi più e chi meno, ogni giorno utilizza automobili, impianti di climatizzazione, camini e stufe.

Le incessanti emissioni di anidride carbonica,



Menzione speciale della Giuria: Margherita Cavagnino, Istituto Scolastico IC Martiri della libertà, di Quaronara (Vercelli). Titolo dell'opera: *Time to recycle.*

immessa in atmosfera dalla combustione dei materiali fossili, provocano un aumento del livello di acidità e di temperatura degli oceani. Questi infatti, scambiano continuamente anidride carbonica con l'atmosfera, ma ogni anno ne immagazzinano più di quanta ne rilascino, provocando un abbassamento del PH delle acque degli oceani portandolo da 8,25 a 8,14. Questo processo di continua acidificazione degli oceani comporta lo scioglimento dei gusci calcarei dei molluschi, costituiti di carbonato di calcio ( $\text{CaCO}_3$ ). Gli oceani e i mari in generale agiscono dunque da tampone per l'anidride carbonica e svolgono un ruolo importante nella rimozione della stessa dall'atmosfera.

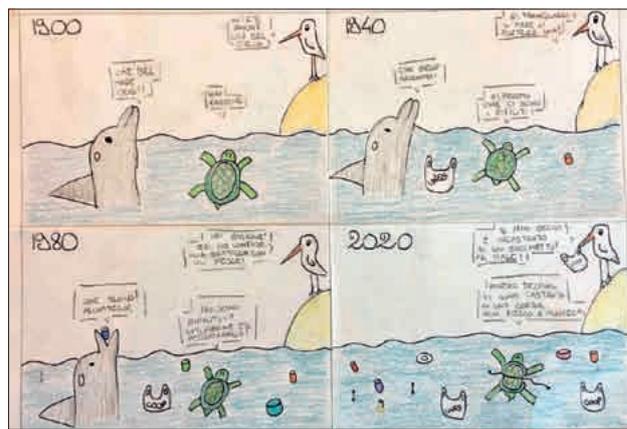


Menzione speciale della Giuria: Marika Attardo, Istituto scolastico IC Cangiamila, di Palma di Montechiaro (Agrigento). Titolo dell'opera: *Salviamo il mondo*.

Tra gli ecosistemi che più risentono dell'aumento delle temperature dell'acqua, del riscaldamento globale e dell'acidificazione dei mari vi sono le barriere coralline, *hotspot* (centri) di grande biodiversità marina. Basti pensare che solo nel 2016 si è perso il 30% delle barriere coralline mondiali.

Il riscaldamento globale sta inoltre causando lo scioglimento dei ghiacciai e un innalzamento del livello marino, che nel 2100, nelle peggiori delle ipotesi, oscillerà tra i 52 e i 98 centimetri e potrebbe causare la perdita di alcune tra le isole più belle del mondo, come quelle delle Maldive, dei Caraibi o le Isole Indonesiane, mentre moltissime coste, tra cui quelle italiane, se non sommerse del tutto, potrebbero essere fortemente modificate. Ancora, lo scioglimento dei ghiacciai sta mettendo in crisi tutte le specie a loro strettamente legate, in particolare quelle del polo artico (Polo Nord), dove lo scioglimento sta avvenendo in modo più repentino che altrove. Gli orsi polari, per esempio, stanno vedendo il loro habitat quasi cancellato e le superfici ghiacciate sulle quali cacciare visibilmente e notevolmente ridotte.

Per i motivi suddetti si è deciso di dedicare all'ambiente un concorso a livello nazionale. Concorso che ha ottenuto un eccellente risultato, sia in termini di partecipazione, con circa 500 elaborati pervenuti, sia in termini di qualità dei lavori presentati. Particolare impressione ha destato nella Giuria la spiccata sensibilità dimostrata dai ragazzi rispetto ai temi del benessere collettivo e dell'adozione di



Menzione speciale della Giuria: Denise Apeddu, Istituto Scolastico IC Martiri della libertà, di Quarona (Vercelli). Titolo dell'opera: *Dal 1900 al 2020*.

corretti stili di vita, nonché la padronanza dei mezzi espressivi adottati, che hanno spaziato dal componimento scritto alla grafica digitale e agli audiovisivi.

La cerimonia della premiazione si svolgerà in presenza quando, ovviamente, le condizioni lo permetteranno. Saranno offerti ai primi due classificati di ogni categoria corsi di vela presso le Sezioni e i Centri Nautici della Lega Navale, con la possibilità, sempre qualora le condizioni lo consentano, di offrire ai più grandi un periodo di imbarco sulle navi a vela della Marina Militare. I lavori degli alunni vincitori, unitamente agli elaborati che hanno ottenuto una menzione speciale da parte della Giuria, troveranno una piena valorizzazione mediante pubblicazione sul sito istituzionale della Lega Navale.

Di seguito sono riportati i nominativi dei vin-



Anna Rusu, IIS Tartaglia Olivieri, di Brescia. Titolo dell'opera: *Ti va un cavalluccio?*



Rossella Montanari, IIS Tartaglia Olivieri, di Brescia. Titolo dell'opera: *Nella pancia della balena*.

citori e degli studenti ai quali è stata conferita una menzione di merito:

1° classificato scuola primaria: Antonio Cosenza, dell'Istituto Scolastico IC Antonio De Curtis, di Palma Campania (Napoli). Titolo dell'opera: *Impariamo ad amare ed amarci*.

2° classificato scuola primaria: Aurora Kuci, dell'Istituto Scolastico IC Martiri della libertà, di Quarona (Vercelli). Titolo dell'opera: *Sconfiggere la plastica*.

1° classificato scuola secondaria di primo grado: Marco Tamburro, dell'Istituto Scolastico IC Sant'Onofrio, di Sant'Onofrio (Vibo Valentia). Titolo dell'opera: *Rap della stenella*.

2° classificato scuola secondaria di primo grado: Massimo Corigliano, dell'Istituto Scolastico IC Sant'Onofrio, di Sant'Onofrio (Vibo Valentia). Titolo dell'opera: *L'Odissea secondo poli-omero*.

1° classificato scuola secondaria di secondo grado: Sara Della Cioppa, del liceo San Raffaele, di Milano. Titolo dell'opera: *La plastica non ti riguarda*.

2° classificato scuola secondaria di secondo grado: Giulia Pisani, dell'ISS Vincenzo Simoncelli-Antonio Valente, di Sora (Frosinone). Titolo dell'opera: *Noi senza la Terra*.

Studenti che hanno ricevuto la menzione speciale della Giuria:

Tommaso Ghersi: Istituto scolastico NS.SS Sacramento, di Frascati (Roma). Titolo dell'opera: *Il grido delle conchiglie*.

Denise Apeddu: Istituto scolastico IC Martiri della libertà, di Quarona (Vercelli). Titolo dell'opera: *Dal 1900 al 2020*.

Margherita Cavagnino: Istituto scolastico IC Martiri della libertà, di Quarona (Vercelli). Titolo dell'opera: *Time to recycle*.

Rebecca Minaroli: Istituto scolastico IC Martiri della libertà, di Quarona (Vercelli). Titolo dell'opera: *Un'avventura plastica*.

Rosario Pio Lauricella: Istituto scolastico IC Cangiamila, di Palma di Montechiaro (Agrigento). Titolo dell'opera: *Stop alla plastica*.

Marika Attardo: Istituto scolastico IC Cangiamila, di Palma di Montechiaro (Agrigento). Titolo

dell'opera: *Salviamo il mondo*.

Salvatore Scarnà: Istituto scolastico IC Cangiamila, di Palma di Montechiaro (Agrigento). Titolo dell'opera: *Un mare da salvare*. ■



Matteo Petracca, del Liceo Girolamo Comi, di Lecce. Titolo dell'opera: *Un messaggio dal mare*.

# Cesenatico

di Roberto Petrucci, foto di Gianni Grilli



## Non chiedete gli spaghetti allo scoglio

**I**l mio amico Prioli, velista di Cattolica, sostiene che da Cesenatico in su lo stile dell'accoglienza degli ospiti italiani e stranieri cambia. Qui la legittima e redditizia tendenza a compiacere il turista trova limiti in un più forte attaccamento alle tradizioni locali.

Emulo di Marinetti, che per coerenza futurista aveva proposto di abolire le tagliatelle, uno dei più noti ristoratori locali proclama orgogliosamente: "Non chiedetemi gli spaghetti allo scoglio". Il piatto non esiste nella tradizione della costa e quello gastronomico è l'unico tipo di progresso che la gente di Romagna tiene in dispregio.

## Porto Cesenatico

Il nome della città significa "di Cesena". Porto Cesenatico, appunto. Porto peschereccio; una fi-

la di battelli da pesca davanti al mercato del pesce caratterizza l'ingresso in città venendo dal mare. Ovviamente abbiamo scelto una buona giornata e ci godiamo l'entrata in porto fra due spiagge punteggiate di ombrelloni e bordate di alberghi e pinete. Per arrivare abbiamo utilizzato come punto cospicuo il parallelepipedo del grattacielo che sovrasta la parte turistica della città prima di arrivare al porto, che è il cuore della parte storica.

Fu il Valentino a chiamare Leonardo Da Vinci perché progettasse il porto, ma non se ne fece niente. Nelle mutevoli sorti del trono di Pietro, Alessandro VI Borgia fu sostituito da Sisto V, e al porto di Cesenatico vennero meno i fondi necessari. Se il progetto fosse stato realizzato, i Francesi, che qui sono passati ai tempi di Napoleone, non ce l'avrebbero fatta a portarlo al Louvre. A buon diritto dunque il porto canale è chiamato Porto Leonardesco e le chiuse che ne



*In apertura:* Ristoranti sul molo.

*In questa foto:* Pescherecci ancorati davanti alla cooperativa pescatori.

sbarrano l'accesso nel caso di alta marea combinata a Bora o Maestrale, sono chiamate porte "vinciane".

### Porto canale

Il porto canale attraversa tutta la città vecchia e dopo il ponte della ferrovia svolta nel fosso Venerella. Diversamente da Senigallia, Pesaro o Cattolica il porto non nasce da un fiume bensì da un precedente canale artificiale. Sulle banchine del porto la città storica allinea tutti i principali edifici civili e religiosi. Abbiamo già visto a Gabicce-Cattolica come il porto sia il centro della città sulle sponde del Tavollo. Qui la struttura urbana è più complessa: il porto taglia in due il centro storico ma grazie a un paio di ponti e a due traghetti strategicamente piazzati il collegamento fra le due sponde è tale che nonostante la divisione costituita dal canale, le relazioni tra le due banchine sono le stesse che si realizzano tra i due lati di una piazza.



Uno dei traghetti che collegano le banchine del porto.

Le tipologie edilizie del borgo marinaro sono state in parte mantenute o ricostruite. La città subì furiosi bombardamenti durante il "passaggio del fronte". Oggi si alternano pregevoli edifici del Settecento e Ottocento, come la chiesa di San Giacomo, la vecchia sede comunale, la pescheria, la sede della galleria dedicata a Leonardo e nuove costruzioni rispettose dello stile tipico delle ricche città della Romagna.

Le case ci parlano di un ricco e colto passato di una città protagonista della storia naziona-

le. Forse è la consapevolezza di appartenere a questa *Romagna felix* e intrepida che fa da scudo a una visione dell'offerta turistica troppo globalizzata.

### Cesenatico laica e repubblicana.

Prima del Borgia imperversò da queste parti Gianciotto Malatesta (quello che a Gradara giocò il ruolo del "malamente") che restaurò a fil di spada l'autorità papale. Il papato cercò inutilmente di tenere soggiogati i borghi e i castelli della Romagna. Fu così che la spinta all'autonomia comunale si saldò con lo spirito repubblicano e antipapalino.

Le città della Romagna si contendono i luoghi della tradizione garibaldina quando l'eroe dei due mondi, dopo la caduta della repubblica romana, passò in questi lidi cercando di raggiungere Venezia in bragozzo per combattere a fianco dei patrioti di quella città. Un monumento posto poco dopo l'ingresso del porto rende omaggio al grande italiano e alla sposa brasiliana che lo accompagnava nella fuga. Invece dei nomi delle città del levante (Senigallia) o dei mestieri del Mare (San Benedetto) sono i nomi dei martiri del Risorgimento e del libero pensiero che firmano il centro storico. La piazza antistante il monumento è dedicata al patriota romano Cicerucchio, che accompagnava l'eroe dei due mondi.

Più avanti trovate via Saffi. Il nome di Giordano Bruno battezza la via che fiancheggia il lato destro della palata sormontata dalla bella facciata della chiesa di San Giacomo. I maligni sostengono che ancora oggi il parroco non riesca a nascondere un certo disappunto. Fin dal 1885 qui si svolge la festa di Garibaldi, che rievoca l'imbarco dell'eroe ricostruendo fedelmente l'evento.

### Le barche dell'Adriatico

In fondo al porto canale trovate la maggiore e la più piacevole delle sorprese. Le barche che hanno fatto la storia della navigazione in Adriatico



Lance, battane e bragozzi colorano i moli.

si mostrano con tutte le vele issate. Nella parte di porto canale antistante l'edificio del museo della Marineria galleggiano nove barche perfettamente conservate e operative: bragozzo, trabaccolo da pesca, battana, bragozzo d'altura, lancia, topo, paranza, trabaccolo da trasporto. Altre due barche, un barchet (trabaccolo da pesca) e il bragozzo *San Nicolò* sono addirittura naviganti. Completano lo spettacolo altre barche storiche con le vele al terzo di proprietà di privati tutte rigorosamente restaurate. Durante la giornata è possibile vedere le lance, le battane e i bragozzi impegnati nelle manovre di attracco.

Il museo è navigante di nome e di fatto. La Lega Navale di Pesaro lo ha invitato a partecipare all'edizione 2018 della festa del porto della città marchigiana. Trabaccoli, lance, bragozzi e topi provenienti da Cesenatico e da altri porti romagnoli e marchigiani, assieme alle barche storiche presenti nel porto di Pesaro hanno colorato con le loro vele la darsena commerciale. Navigante e contagioso perché la passione per il recupero delle barche storiche "popolari" si sta espandendo lungo la costa.

La mattina del giorno successivo all'arrivo a Cesenatico sono tornato di buon'ora al museo galleggiante per fare qualche foto con la luce giusta. Un paio di signori stava issando le vele dei reperti esposti coordinandosi nel bel dialetto locale; due addetti ai beni culturali, colleghi di quelli che nel palazzo ducale di Urbino presidiano altre tele.

## Potete toccare

Di fronte a un fanale rosso d'ingresso tipo C8 trovate l'ingresso della parte "terrestre" del Museo della Marineria. Chi si occupa di musei teorizza che questi devono essere luoghi che ripropongono soprattutto ai giovani la cultura e i valori che sono rappresentati nei reperti esposti offrendo loro la possibilità di vivere esperienze concrete.

Figuratevi l'emozione di trovare la Lega Navale di Cesenatico fare lezioni di vela

storica all'interno del museo in mezzo ai reperti e agli strumenti della storia della marineria. È come esercitarsi nel disegno nella Cappella Sistina.



La sezione galleggiante del Museo della Marineria.



Gli operatori del Museo della Marineria alzano le vele.

La linea culturale del museo è chiaramente espressa in una didascalica che invita i visitatori a interagire con gli oggetti esposti: "Potete toccare gli scafi, i legni e gli oggetti esposti". L'impostazione piacerebbe certamente a Bruce Springsteen, che in una sua canzone sintetizzò l'emarginazione dei poveri e dei giovani con la frase: "Puoi guardare ma è meglio non toccare".

Per facilitare la presa di contatto dei più pic-



L'entrata della sezione a terra del museo è segnalata dal regolamentare fanale C8.

cini con le manovre di una barca a vela, il museo propone una lancia a misura di bambino. La barca è completa di vela al terzo con tutte le manovre per poter prendere confidenza con drizze, scotte e barra del timone.

Impossibile illustrare adeguatamente la bellezza dei reperti. Mi affido a qualche foto e all'esortazione ad andare a vedere, o meglio toccare con mano, gli scafi di quercia esposti nel salone.

Il museo, sapientemente diretto da Davide Gnola, è comunale e il personale è giovane, motivato e disponibile. Le spiegazioni sono rigorosissime, senza nulla concedere al pittoresco che è proprio delle storie che si ascoltano nei porti.

### Le conserve

I reperti storici non si limitano al solo museo. Cesenatico vantava importanti stabilimenti per la lavorazione del pesce. Di quel periodo restano tre "nevriere" che qui chiamano "conserve".

Per mantenere il pescato sono state scavate nel terreno fosse di forma conica rivestite di mattoni che, riempite di neve pressata, permettevano di conservare il pesce.

Sulla parte destra del porto, dietro il bell'edificio della "Pescaria", l'area delle conserve adeguatamente restaurata ospita oggi un animato e colorato mercatino di frutta e verdura.



**PRESIDENZA NAZIONALE - DELEGATI REGIONALI  
CENTRI NAUTICI - SEZIONI - DELEGAZIONI**

# **Vademecum**

**per la nautica da diporto**



**XXVII EDIZIONE 2021**

## LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Con il d. lgs 3 novembre 2017, n.229, il 13 febbraio 2018 sono entrate in vigore le nuove disposizioni che hanno revisionato ed integrato il "codice della nautica da diporto", di cui al d. lgs 18 luglio 2005, n. 171.

Il percorso di riforma, in attuazione della delega legislativa contenuta nella legge 7 ottobre 2015, n.167, è proseguito - da ultimo - con l'adozione del c.d. "correttivo" al codice della nautica da diporto, il d.lgs 12 novembre 2020, n.160 (G.U. n.304 del 7.12.2020), che, integrando le disposizioni del citato d.lgs 229/2017, ha introdotto ulteriori misure di semplificazione amministrativa e di incentivo al settore.

La riforma del codice, che, a questo punto, per essere definitivamente ultimata necessita dell'adozione di numerosi decreti ministeriali attuativi, in primis la modifica del regolamento di attuazione di cui al d.m. 29.07.2008, n.146, viene incontro a molte delle richieste manifestate da tempo dalle associazioni di categoria e dagli utenti/diportisti, e, come tale, rappresenta una delle misure più attese in attuazione della Direttiva europea 2003/44/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri per quanto attiene la materia del diporto nautico

Le nuove disposizioni sono frutto di un intenso lavoro avviato sin dal 2015, quando, con la citata legge delega n. 167, il Governo fu investito del compito di adottare uno o più decreti legislativi di revisione del codice della nautica da diporto, con l'intento di aumentare la competitività del comparto diportistico italiano ed attuare auspicati obiettivi di semplificazione e modernizzazione del settore.

Un percorso normativo che, nel coinvolgere in maniera trasversale tutti gli stakeholders, anche attraverso l'attivazione di numerosi tavoli tecnici in sede ministeriale, ha cercato di assicurare una maggiore tutela degli interessi pubblici, quali la difesa dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, prevedendo al contempo interventi protesi allo sviluppo di un turismo nautico sostenibile.

Molte le semplificazioni introdotte e tante le novità, alcune con efficacia immediata, in quanto già di per sé applicabili, altre che necessitano invece – come detto - di decreti attuativi, rispetto alla cui adozione lo stesso codice, tuttavia, individua, da subito, le linee di sviluppo ed i criteri direttivi.

Al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera viene riconosciuta, in via esclusiva, in linea con le previsioni già contenute nella legge 8 luglio 2003, n.172, la pianificazione, la direzione ed il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto.

I controlli in mare ed in porto vengono eseguiti secondo specifiche direttive che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) emana entro il 31 marzo di ogni anno, in modo da armonizzare le verifiche e prevenire duplicazioni e sovrapposizioni negli accertamenti; a tal fine è ormai nota a tutti l'istituzionalizzazione del famoso "Bollino Blu", emblema di un sistema di controlli di natura preferibilmente preventiva, che, al fine di evitare proprio quelle spiacevoli e defatiganti duplicazioni di accertamenti, è valido nella stagione estiva.

Il percorso di riforma della materia, inoltre, ha inasprito molte delle sanzioni pecuniarie già previste, che aumentano almeno di un terzo, con l'applicazione in taluni casi anche di sanzioni accessorie che possono giungere sino alla sospensione o alla revoca della patente nautica e della licenza di navigazione, nonché anche al sequestro dell'unità.

Sono previste pesanti sanzioni amministrative (ferme restando le conseguenze nel caso in cui la condotta tenuta dal conduttore dell'unità da diporto integri gli estremi di un reato) anche per chi naviga in stato di ubriachezza ovvero in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope: in tutti questi casi le sanzioni amministrative possono trovare ulteriore aumento qualora si provochino sinistri marittimi o nell'ipotesi di illecito commesso con nave da diporto, ovvero qualora vi siano altre aggravanti "temporali", nei casi in cui la violazione venga commessa tra le ore 22.00 e le ore 7.00. Per quanto concerne, in particolare, la conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool, si prevedono ancor più severe limitazioni (in presenza di risultati del test alcolemico superiori al valore di zero grammi per litro) per i minori di 21 anni e per chi conduce unità a fini commerciali.

Viene introdotta la possibilità per il trasgressore di beneficiare di una riduzione del 30% sull'importo dovuto quale pagamento per le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni al codice della nautica da diporto, a condizione che si effettui il relativo pagamento entro 5 giorni dalla contestazione/notifica. Detta riduzione non si applica nei casi in cui alla violazione sono correlate sanzioni accessorie quali il sequestro dell'unità da diporto o la sospensione/revoca della patente nautica.

Il codice revisionato ridefinisce la "navigazione da diporto" come quella "...effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali".

Si conferma quindi la possibilità che le unità da diporto possano essere utilizzate per fini commerciali mediante contratti di locazione<sup>1</sup> e di noleggio<sup>2</sup>, oppure impiegate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto (ndr. scuola nautica), oppure come unità appog-

<sup>1</sup> La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità per un periodo determinato. Il contratto richiede la forma scritta a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o in copia conforme. Ai fini della condotta dell'unità non è necessario un titolo professionale marittimo ma soltanto la patente nautica laddove obbligatoria secondo le vigenti norme.

<sup>2</sup> Il noleggio di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti (il noleggiante), in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra (noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina) l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo, da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane, quindi, nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio. Anche il contratto di noleggio deve essere redatto in forma scritta a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o in copia conforme. Ai fini della condotta dell'unità è necessario un titolo professionale marittimo. Il regolamento di attuazione al codice prevede specifiche norme di sicurezza per le unità da diporto adibite a noleggio che, per tale finalità, potranno trasportare



gio per i praticanti di immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (c.d. diving). Recentemente, a queste categorie tradizionali, si sono aggiunte fattispecie ulteriori di "utilizzo commerciale" delle unità da diporto: l'impiego in attività (regolamentata) di assistenza e traino di altre unità da diporto, l'uso finalizzato all'assistenza all'ormeggio nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto e, con l'ultimo decreto "correttivo", anche l'utilizzo per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e bevande (nel rispetto delle norme nazionali e regionali di settore). Le unità possono essere utilizzate anche per più attività, ma l'utilizzazione a fini commerciali deve essere annotata nell'Archivio centrale delle unità da diporto (ATCN) e nella licenza di navigazione. Fanno eccezione le unità impiegate per locazione o noleggio, che non possono essere contemporaneamente utilizzate per finalità di diporto "puro", essendo l'utilizzazione per locazione o noleggio esclusiva.

Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e sulla licenza di navigazione, il proprietario è tenuto a presentare allo Sportello telematico del diportista (STED) – presso le Capitanerie di porto, gli Uffici della motorizzazione civile e/o le agenzie private autorizzate dal MIMS - il certificato di iscrizione nel registro delle imprese (o equivalente dichiarazione sostitutiva) da cui risulti l'indicazione dell'attività commerciale svolta.

Qualora l'uso commerciale sia svolto con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o di un Paese terzo, l'esercente deve presentare allo Sportello telematico del diportista (STED), una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della certificazione di sicurezza in possesso e della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi. Copia della dichiarazione, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello STED, deve essere mantenuta a bordo.

Per i natanti, le modalità di annotazione dell'utilizzazione a fini commerciali, trattandosi di unità non soggette ad obbligo di iscrizione, verranno indicate nell'emanando decreto di attuazione.

In maniera sintetica, le principali novità del percorso di revisione e correttivo del codice della nautica da diporto riguardano:

- le categorie delle unità da diporto, che diventano complessivamente otto: natanti, imbarcazioni, navi da diporto minori "storiche", navi da diporto "minori", navi da diporto "maggiori", a cui si aggiungono le moto d'acqua, i commercial yacht e – con il "correttivo" del 2020 - le c.d. "unità da diporto a controllo remoto" prive a bordo di personale adibito al comando (fermo restando che chi esercita il controllo remoto sull'unità, sotto il profilo delle relative responsabilità, è equiparato a colui il quale assume il comando dell'unità stessa);
  - l'introduzione – con il "correttivo" del 2020 – della c.d. "nautica sociale", intesa come la navigazione da diporto per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza fini di lucro, effettuata mediante natanti fino a sei metri, ovvero come quel complesso di attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti sopra i nove anni di età, oppure a scopo di ausilio terapeutico a favore delle persone con disabilità;
  - le sigle di iscrizione delle nuove unità iscritte, che avranno un codice alfanumerico di identificazione generato automaticamente dal Centro elaborazione dati del MIMS su base nazionale e composto da 4 caratteri alfabetici e da 4 numerici (le sigle di iscrizione già rilasciate resteranno comunque valide);
  - l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dell'Anagrafe nazionale delle patenti nautiche, una piattaforma informatica creata ai fini della sicurezza della navigazione ove sono annotati per ogni intestatario di patente nautica: dati anagrafici (e relative variazioni); dati relativi al procedimento di rilascio, rinnovo ed eventuale sospensione o revoca della patente; dati relativi a sinistri marittimi occorsi con responsabilità del titolare e delle relative sanzioni eventualmente irrogate. Il registro non è pubblico e la consultazione è riservata alle Autorità espressamente individuate dal codice;
  - l'introduzione delle seguenti figure professionali, per le quali, in attesa dei relativi decreti attuativi, il codice già ne precisa i presupposti per il rispettivo svolgimento, fissando una serie di requisiti:
    - **mediatore del diporto**, che viene definito come quel soggetto che, anche attraverso attività di consulenza, mette in relazione due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto.;
    - **istruttore professionale di vela**, ovvero colui che insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela ed istruisce alla pratica velica, nelle acque marittime ed interne; per l'esercizio della professione sarà necessaria l'iscrizione in un apposito elenco nazionale, tenuto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Merita un cenno anche l'introduzione del nuovo titolo professionale di "Ufficiale di navigazione del diporto di seconda classe", una qualifica prevista per lo svolgimento dei servizi di coperta che troverà una più precisa disciplina nei successivi decreti attuativi, e si affiancherà ai titoli professionali di coperta già esistenti (ufficiale, capitano e comandante del diporto);

fino a massimo 12 passeggeri escluso l'equipaggio (in caso di trasporto di più di 12 passeggeri si applicano le disposizioni del D. Lgs. n. 45/2000, se in navigazione nazionale, oppure le pertinenti norme della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS, se in navigazione internazionale).

- l'istituzione, l'11 aprile di ogni anno, della "Giornata del mare", in occasione della quale le scuole di ogni ordine e grado possono promuovere, nell'ambito della propria autonomia, iniziative volte a diffondere la conoscenza del mare e della cultura marinairesca;
- la ridefinizione della disciplina:
  - delle "scuole nautiche" preposte all'istruzione ed alla formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività, condizionata al possesso di specifici requisiti, viene assoggettata ad una dichiarazione certificata di inizio di attività da presentarsi alla Provincia del luogo in cui hanno la sede principale;
  - dei "centri di istruzione per la nautica" ovvero di quelle associazioni nautiche e di quegli enti di livello nazionale riconosciuti dal MIMS per lo svolgimento, senza scopo di lucro, di attività di formazione e preparazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività è soggetta alla vigilanza amministrativa e tecnica del MIMS;
- la regolamentazione della disciplina del transito delle unità da diporto presso porti ed approdi turistici, i cui concessionari, nei termini e modi specificati dal codice, devono permanentemente riservare alle unità da diporto tratti di banchina per gli accosti in transito o per gli approdi effettuati per "rifugio" (l'ormeggio è riservato per una durata di 72 ore e per non più di tre accosti nell'arco di ciascun mese, ed è gratuito per tempo non inferiore alle 4 (quattro) ore al giorno tra le ore 9.00 e le 19.00); le tariffe e gli orari degli accosti "gratuiti" devono essere resi pubblici; in particolare, per quanto riguarda gli spazi, dal 15 giugno al 15 settembre deve essere riservato al transito l'8% dei posti barca disponibili, fermo restando che l'1% dei predetti posti è comunque riservato alle unità condotte da o con a bordo persone con disabilità;
- la disciplina dei "campi di ormeggio attrezzati" (c.d. "campi boa") istituiti dagli Enti gestori all'interno delle Aree marine protette (AMP) e quella del ricovero a secco per piccole imbarcazioni da diporto e natanti nelle aree demaniali marittime non già in regime di concessione;
- la definizione e semplificazione delle procedure di iscrizione, iscrizione provvisoria (estesa anche alle navi da diporto), trascrizione della compravendita di unità da diporto, con l'espressa definizione di un termine massimo di 20 giorni per il rilascio dei documenti da parte dell'Ufficio centrale di conservatoria delle unità da diporto (UCON) e di un termine massimo di 7 giorni per il rilascio di duplicati; si noti che resta confermata la disposizione inerenti la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto, da trasciversi, su richiesta dell'interessato, entro 60 giorni (ndr. in caso di residenza all'estero entro 120 giorni) dalla data dell'atto.
- le ipotesi di cancellazione delle unità da diporto dall'ATCN, in relazione alle quali è previsto che, in caso di demolizione o dismissione di bandiera per vendita o trasferimento all'estero, il correlato "nulla osta" alla dismissione venga rilasciato dall'UCON entro 30 giorni dalla richiesta; entro lo stesso termine il predetto "nulla osta" si considera rilasciato anche ai fini dell'accertamento inerente eventuali posizioni pendenti all'INPS per il personale marittimo;
- la dichiarazione di armatore<sup>3</sup> in ordine alla quale, in assenza di un'espressa dichiarazione, si presume che sia tale il proprietario e, per le unità in locazione finanziaria, si presume, fino a prova contraria, che sia tale l'utilizzatore; la dichiarazione di armatore (come pure la revoca) deve essere fatta con atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente presso lo Sportello telematico del diportista (STED) e viene trascritta nell'ATCN;
- l'attività di "noleggio occasionale" di imbarcazioni e navi da diporto (non costituente utilizzo commerciale dell'unità), effettuabile solo con unità di bandiera italiana, per periodi limitati e previa comunicazione alla Capitaneria di porto competente per territorio ed all'Agenzia delle entrate;
- la disciplina semplificata degli arrivi e delle partenze delle unità da diporto battenti bandiera di Stati extra UE adibite ad uso commerciale, fermo restando il principio secondo il quale le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono comunque esenti dall'obbligo di effettuare qualsiasi formalità di arrivo e partenza presso l'Autorità marittima;
- l'introduzione del concetto di "danno ambientale" (anche potenziale), in relazione al quale, nel caso di eventi che compromettano l'integrità ambientale, è previsto l'inasprimento di talune fattispecie sanzionatorie, nonché l'obbligo di presentare "denuncia di evento straordinario" all'Autorità marittima;
- la possibilità per gli Enti gestori delle Aree Marine Protette di istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati nelle zone di riserva generale (zone "B") o di riserva parziale (zone "C") per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone; con le nuove norme, compatibilmente con i pertinenti strumenti di pianificazione, diventa anche possibile realizzare zone di rimessaggio ove ricoverare a secco unità da diporto sino a 12 metri di lunghezza, garantendone comunque la fruizione pubblica.

Il nuovo testo del codice della nautica da diporto è coerente, come detto più volte, con le previsioni concernenti l'istituzione (ad opera della legge 24 dicembre 2012, n.228) del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) che, con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152, ha trovato concreta attuazione e regolamentazione.

Il SISTE, istituito presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) è costituito ed articolato in:

- Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)<sup>4</sup>;

<sup>3</sup> Per "armatore" si intende chi assume l'esercizio dell'unità da diporto.

<sup>4</sup> Con il decreto in data 09.04.2019, n.136 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati stabiliti nel dettaglio i compiti, le funzioni, le procedure di funzionamento e la composizione dell'UCON.

- lo Sportello telematico del diportista (STED)<sup>5</sup>, presso il quale sono espletate, previa validazione dell'UCON, le attività istruttorie finalizzate all'iscrizione, cancellazione, annotazione, rilascio di atti, documenti e certificati relativi alle unità da diporto.

A decorrere dal 1° settembre 2019 le unità da diporto di nuova immatricolazione sono iscritte esclusivamente nell'ATCN, non più nei registri cartacei una volta tenuti dagli Uffici marittimi e dalla MTC.

In attesa della non ancora intervenuta revisione del regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto, e delle ulteriori norme regolamentari a questo ulteriormente correlate, restano ancora ferme le attuali disposizioni.

In proposito, è bene ricordare che:

- i possessori di natanti hanno sempre la facoltà di richiedere al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera l'attribuzione di un numero di identificazione "SAR", utile ai fini della ricerca e soccorso in mare; la norma diventerà operativa previa emanazione delle relative direttive di attuazione;
- gli apparecchi galleggianti (atolli), obbligatori quando la navigazione si svolge tra le sei e le dodici miglia dalla costa, a decorrere dal 1° gennaio 2009, devono essere sostituiti con una zattera di salvataggio autogonfiabile. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera con decreto in data 2 marzo 2009 ha stabilito le caratteristiche tecniche delle nuove zattere;
- nelle more dell'introduzione delle nuove modalità degli esami per il rilascio delle patenti nautiche, l'accesso agli stessi può avvenire secondo le seguenti modalità:
  - per quanto riguarda gli Uffici provinciali della motorizzazione civile, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami i candidati residenti o domiciliati nella rispettiva provincia, oppure in una provincia confinante con la suddetta, ovvero in altra provincia ricompresa nella medesima regione della provincia di residenza o di domicilio del candidato;
  - per quanto riguarda gli Uffici marittimi territoriali, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami presso ciascuna Capitaneria di porto o Ufficio circondariale marittimo i candidati residenti o domiciliati in una delle province ricomprese nella giurisdizione territoriale della rispettiva Direzione marittima, ovvero della Direzione marittima con essa confinante;
 (Resta in proposito ferma la deroga per i cittadini stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero che possono sostenere l'esame ovunque);
- nei casi di smarrimento del certificato d'uso del motore o della dichiarazione di potenza, qualora i soggetti commerciali, autorizzati al rilascio del duplicato della dichiarazione di potenza del motore, non siano più sul mercato o ne sia stato dichiarato il fallimento, il motore può essere sottoposto ad accertamento della potenza presso i centri prova autoveicoli del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini del rilascio del relativo documento;
- i salvagenti omologati con la normativa "EN" (Europea) devono essere sostituiti con quelli omologati in forza delle norme "ISO" (Internazionali). Per maggiori notizie si rinvia alla sezione "Cinture di salvataggio".

## Ulteriori novità che interessano il mondo della nautica

- Il codice della nautica da diporto si applica anche alle navi da diporto destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (Yacht in commercial use) di cui all'art.3 della legge 8 luglio 2003, n.172, iscritte nel Registro internazionale di cui al D.L. 457/1997, convertito in legge 30/98; da ultimo, con il citato decreto "correttivo" del 2020 è stata ulteriormente semplificata la normativa relativa ai documenti di navigazione che devono tenere a bordo simili navi.
- A norma del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012 (c.d. liberalizzazioni), le unità da diporto di bandiera extra-comunitaria possono essere impiegate in attività commerciale (locazione, noleggio, ecc.).
- L'art. 6 del D.Lgs. n.4/2012 prevede una modifica alla normativa sulla pesca sportiva, rinviando ad un apposito regolamento che stabilirà nuovi criteri e modalità per l'esercizio dell'attività in parola.
- Con D.L. 26.04.2013, n°43 è stato aumentato il costo delle marche da bollo che passa ad Euro 16,00.
- Con decreto 3 giugno 2014, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato in MIMS) ha parzialmente modificato la vigente disciplina inerente le procedure per l'individuazione degli enti e delle associazioni nautiche di livello nazionale, individuando nuovi requisiti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza sugli stessi.
- L'art. 49 bis del codice della nautica da diporto prevede che il titolare persona fisica (o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione), ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto (iscritte nei registri nazionali) può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità, senza che ciò costituisca uso commerciale della stessa. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere così assunti con il solo requisito del possesso della patente nautica, conseguita da almeno tre anni; nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere, invece, munito di titolo professionale del diporto. Con circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato in MIMS) è stato chiarito che, per

<sup>5</sup> Lo STED è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso:

<sup>6</sup> Capitanerie di porto, gli Uffici Circondariali marittimi e gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC);

<sup>7</sup> raccomandatari marittimi a tal fine abilitati;

<sup>8</sup> studi di consulenza in possesso di autorizzazione in corso di validità rilasciata ai sensi della legge n°264/1991 ed a tal fine specificatamente abilitati.

la fattispecie del noleggio occasionale, non è possibile stipulare accordi di sub-noleggio, né noleggiare occasionalmente l'unità ad una società a sua volta avente come oggetto sociale l'attività di charter. I proventi derivanti dall'attività di noleggio occasionale (di durata complessiva non superiore a 42 giorni) sono sottoposti, a richiesta del percipiente, ad un regime fiscale semplificato. Con decreti interministeriali rispettivamente in data 26.02.2013 e 07.10.2014 sono state definite le modalità di comunicazione all'Agenzia delle entrate ed alla Capitaneria di porto territorialmente competente, attraverso un modello in formato "pdf" reperibile sul sito web istituzionale della Guardia costiera ([www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it)).

- 7) Con D.M. 03.10.2014 sono stati stabiliti i requisiti che devono possedere le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, nell'ambito di idonee strutture dedicate alla nautica.
- 8) Con apposita circolare del 15 luglio 2015, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato in MIMS) ha chiarito come il decreto 2 marzo 2012 (c.d. "decreto Clini-Passera", che vieta alle navi di passare a meno di due miglia di distanza da aree marine protette, ponendo anche limiti per la navigazione all'interno delle stesse), non si applichi alle unità da diporto.
- 9) Con D.M. 1 ottobre 2015, la tabella delle dotazioni minime dei medicinali da tenere a bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto è stata modificata. Per le unità da diporto impiegate come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo valgono le indicazioni dell'art. 90 del regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto.
- 10) Con decreto 15 dicembre 2015, n°225 è stata innovata la normativa inerente i libretti carburante per l'impiego dei prodotti energetici (gasolio e benzina) e degli oli lubrificanti nelle imbarcazioni in navigazione nelle acque marine comunitarie e nelle acque interne. Sono esclusi dall'esenzione fiscale/tributaria i prodotti utilizzati dalle imbarcazioni private da diporto, anche quando utilizzate mediante contratti di locazione. L'agevolazione si applica, invece, per i prodotti utilizzati per la navigazione nelle acque marine comunitarie di unità da diporto adibite ad esclusivo scopo commerciale mediante contratto di noleggio. In tema di libretti carburante e con riguardo alla navigazione nelle acque marine comunitarie, l'Agenzia delle dogane, con circolare n. 5/D prot. RU31289 del 15.03.2016, ha ribadito che i carburanti esenti sono quelli impiegati nelle acque territoriali e nelle acque marittime interne, incluse quelle lagunari e le acque portuali, specificando altresì che ricadono nella disciplina del D.M. n. 225/2015 anche quelli riforniti ad imbarcazioni in navigazione diretta tra porti nazionali o da questi verso porti comunitari su tratte che comportano l'attraversamento di acque non comunitarie.
- 11) Con la legge di stabilità 2016 (comma 366, articolo 1 della legge n. 208/2015) è stato abrogato il tributo precedentemente dovuto per il possesso di imbarcazioni e navi oltre i 14 metri di lunghezza.
- 12) Con il decreto 2 agosto 2016, n. 182 sono stati modificati i requisiti visivi per il conseguimento o la convalida delle patenti nautiche, innovando anche il modello di certificato medico da cui, per legge, deve risultare l'idoneità dell'interessato. Detto decreto contemplava la facoltà per coloro ai quali, nel periodo compreso tra il 21.12.2008 (cfr. data di entrata in vigore del decreto n. 146/2008) ed il 20.10.2016 (cfr. data di entrata in vigore del citato decreto n. 182/2016), sia stata revocata la patente nautica esclusivamente per difetto dei requisiti visivi, di chiedere agli uffici competenti, fino al 20.10.2017, la revisione del provvedimento di revoca. La novità più importante è data dalla possibilità di dimostrare in sede di visita oculistica di avere un campo visivo normale (non inferiore a 10/10) anche con uso di occhiali o lenti a contatto. In quest'ultimo caso, gli occhiali utilizzati dovranno essere dotati di dispositivi adatti ad evitarne la perdita accidentale, anche in situazioni di emergenza, mentre in caso d'uso di lenti a contatto, devono essere utilizzati occhiali di protezione con lenti neutre.
- 13) Il 14 giugno 2016 è entrato in vigore il decreto ministeriale 12 maggio 2016, n. 101 con cui sono state introdotte nuove norme per le modalità di raccolta e di smaltimento dei prodotti esplosivi e, fra questi, anche dei segnali di soccorso luminosi scaduti utilizzati nel settore marittimo (compreso il diporto nautico). Nell'ambito di tale nuova disciplina rileva l'obbligatorietà del distributore di articoli pirotecnici di provvedere alla raccolta gratuita di quelli scaduti, non usati o non più suscettibili di ulteriore uso per le finalità cui sono destinati, nonché dei rifiuti derivanti dal loro utilizzo, consegnati da parte dell'utilizzatore.
- 14) La legge n. 154/2016 ha innovato le vigenti disposizioni in materia di pesca. In particolare, sono state incrementate, fra l'altro, le sanzioni amministrative pecuniarie per talune violazioni in materia di pesca non professionale.
- 15) Il MIMS ha fissato in un anno la giacenza massima per le patenti nautiche emesse, convalidate o rinvenute, a seguito di furto o smarrimento, e mai ritirate dai titolari, pur se ripetutamente in tal senso sollecitati. Il suddetto termine annuo decorre dal momento in cui l'emissione, la convalida o il ritrovamento del documento sono comunicati in forma scritta al richiedente. Allo scadere di tale periodo di possibile conservazione senza che sia stata ritirata la patente nautica, l'Ufficio competente comunica al titolare l'avvio del procedimento amministrativo di distruzione del documento, che ha luogo tra il trentesimo ed il quarantacinquesimo giorno dalla data di invio della predetta comunicazione.
- 16) Il MIMS, nel richiamare le vigenti norme in relazione alle quali si prevede la sostituzione del modello di patente nautica (cfr. artt. 38, comma 4, e 45 del regolamento al codice della nautica da diporto), ha ribadito come a tali specifici casi si accompagni una norma di carattere generale (cfr. art. 28, comma 2, del predetto regolamento), che dispone la conformità delle patenti nautiche al modello a tal fine approvato (che, ad oggi, risulta essere quello indicato dal decreto direttoriale 16 marzo 2009). Per tale ultima ragione, la validità e la durata delle patenti nautiche rilasciate fino alla data di pubblicazione del decreto direttoriale sopra citato (ovvero di quelle stampate su modello a "fisarmonica", ma prive, nell'apposito riquadro, dell'indicazione relativa all'abilitazione di categoria "C") viene confermata nei relativi termini di scadenza prevedendone, comunque, la sostituzione all'atto della successiva convalida. Pertanto, in tutti i casi di convalida/rinnovo di siffatte patenti non recanti il riferimento all'abilitazione di categoria "C", gli interessati dovranno avviare il relativo procedimento amministrativo tenendo conto che il preposto Ufficio dovrà rilasciare, in sostituzione del precedente, un nuovo stampato di patente nautica, conforme alle norme in vigore.

- 17) In conformità alla direttiva 2013/53/UE del 20.11.2013, con il d. lgs. 11 gennaio 2016, n°5 sono stati stabiliti i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto e delle moto d'acqua. Le nuove norme, che riguarda anche i motori di propulsione, si applicano a tutte le unità da diporto di lunghezza fino a 24 mt. Fino al 18.01.2017 potevano esser messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data del 18.01.2016. Possono, invece, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza  $\leq 15$  Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico all'uopo previsti dal D. Lgs. n. 5/2016, purché immessi sul mercato prima del 18.01.2020.
- 18) Il D.M. 27.04.2017 ha disciplinato gli adempimenti relativi agli arrivi e partenze del naviglio mercantile, da diporto e da pesca, esentando da ogni formalità le unità adette alla navigazione da diporto o ad uso privato. Il nuovo testo del codice del diporto ha ulteriormente disposto che "le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'Autorità marittima" all'arrivo o alla partenza dal porto; tale esenzione si applica anche alle unità da diporto battenti bandiera dell'Unione europea adibite ad attività commerciale.

## Le novità più recenti

- 1) L'ultima novella normativa, in ordine temporale, come detto, è intervenuta con l'adozione del decreto legislativo 12 novembre 2020, n.160, recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n.229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171 (codice della nautica da diporto).
- 2) Con decreto ministeriale 23.01.2018 sono state rideterminate le tasse da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (Euro 20,00 per le patenti di categoria "A" e "C" ed Euro 60,00 per le patenti di categoria "B").
- 3) Con decreto ministeriale 29.05.2018 sono stati aggiornati gli importi dei diritti e dei compensi dovuti per prestazioni e servizi per la nautica da diporto già previsti dalla tabella "A" in allegato XVI al d.lgs. 18 luglio 2005, n°171.
- 4) Ai fini dell'esercizio della pesca per finalità ricreative, turistiche o sportive, il decreto direttoriale 4 marzo 2020 della Direzione generale per la pesca del MIPAAF (G.U. S.G. n°164 del 11 marzo 2020) ha prorogato al 31 dicembre 2022 la validità della comunicazione a suo tempo introdotta dal decreto ministeriale 6 dicembre 2010.
- 5) A mente del D.L. 162/2019, convertito in legge 28 febbraio 2020, n.8, le disposizioni di cui all'articolo 39, comma 1, lettera b), del codice del diporto relative all'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cca iniezione a due tempi, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2021.
- 6) Con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152 è stato approvato, in via definitiva, il regolamento recante la disciplina delle nuove norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE).

## QUALI SONO LE UNITÀ DA DIPORTO

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

La legge definisce:

- natanti: ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza<sup>6</sup> pari o inferiore a mt. 10 (a vela e a motore) misurata secondo gli standard armonizzati. L'immatricolazione di queste unità è facoltativa, ma se iscritte nell'ATCN vengono assoggettate al regime giuridico delle imbarcazioni (iscrizione, passaggi di proprietà, visite periodiche, licenza di navigazione, ecc.);
- moto d'acqua: ogni unità da diporto con lft. fino a 4 mt., avente come motore di propulsione primario una pompa a getto d'acqua, azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno;
- imbarcazioni: le unità con scafo di lunghezza superiore a mt. 10 e fino a mt. 24, misurata secondo gli standard armonizzati;
- navi da diporto minori "storiche": unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e di stazza fino a 100 TSL, costruite prima del 1967;
- navi da diporto "minori": unità, diverse da quelle "storiche", con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e di stazza fino a 600 TSL;
- navi da diporto "maggiori": unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e di stazza superiore alle 600 TSL;
- Unità utilizzata a fini commerciali - Commercial yacht: ogni unità da diporto utilizzata ai fini commerciali e le navi destinate unicamente al noleggio per finalità turistiche di cui all'art.3 della legge 8.7.2003, n.172;
- unità da diporto a controllo remoto: unità da diporto a comando remoto priva a bordo di personale adibito al comando, dotate di sistemi ausiliari in grado di attivarsi automaticamente in caso di avaria o malfunzionamento dei sistemi di comandi remoto principali, ove posso-

<sup>6</sup> Secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666, la lunghezza delle unità da diporto include tutte le parti strutturali e integrali dell'unità, quali prue o poppe di legno, plastica o metallo, impavesate e giunzioni scafo/ponte. Questa lunghezza esclude, invece, le parti rimovibili che possono essere staccate in modo non distruttivo e senza influire sull'integrità strutturale dell'unità, per esempio, alberi, bompressi, pulpiti a ciascuna estremità dell'unità, accessori della testa di ruota, timoni, motori entrofuoribordo, motori fuoribordo e relative staffe e piastre di supporto, piattaforme di immersione, piattaforme di imbarco, bottacci e parabordi.

no essere imbarcate persone all'uopo incaricate per ragioni di sicurezza e per intervenire in caso di necessità, fermo restando che chiunque esercita il controllo "da remoto" ne assume e mantiene il comando e, nei casi previsti, deve essere in possesso di patente nautica. \_

**Nota:** Le navi e le imbarcazioni da diporto (non i natanti) hanno l'obbligo di esporre la bandiera di nazionalità e sono contraddistinte da una sigla di individuazione/numero di individuazione. Esse sono iscritte nell'ATCN ed in relazione alla categoria di progettazione, sono abilitate alla navigazione e munite della relativa licenza per la navigazione e del pertinente certificato di sicurezza.

In relazione alla costruzione, le imbarcazioni ed i natanti da diporto si suddividono in due grandi categorie: unità provviste di marcatura CE, soggette alla normativa comunitaria di cui alla direttiva 2013/53/UE (ovvero alle precedenti direttive 94/25/CE sulla commercializzazione delle unità da diporto e 2003/44/CE in materia di gas di scarico e emissioni acustiche), ed unità non provviste di marcatura CE, che continuano ad essere assoggettate alla precedente normativa di cui alla legge n.50/71.

Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte nell'ATCN purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" o "autorizzato", ai sensi rispettivamente del d. lgs. n°5/2016 e del d. lgs. n°104/2011.

**Nota: Per fac-simili e modelli di domanda** inerenti l'iscrizione delle unità da diporto nei pubblici registri oppure per ogni altro riferimento in materia di diporto nautico si può consultare il sito istituzionale della Guardia Costiera ([www.guardiacostiera.gov.it/diportisti](http://www.guardiacostiera.gov.it/diportisti)).

## **ATTENTI AI LIMITI DI NAVIGAZIONE**

### **Unità senza marcatura CE.**

Fino al 16.6.1998, le unità da diporto (natanti e imbarcazioni) sono state costruite e abilitate alla navigazione (entro sei miglia e senza alcun limite le imbarcazioni – entro sei o dodici miglia i natanti), sulla base dei criteri stabiliti dall'allora vigente legge n. 50/71. Per queste unità, poste sul mercato prima di tale data, non cambia nulla e continuano a rimanere abilitate alla navigazione entro sei miglia o senza alcun limite nel caso delle imbarcazioni, mentre i natanti se riconosciuti idonei per la navigazione senza alcun limite dalla costa a cura di un organismo tecnico notificato/autorizzato possono navigare fino a 12 miglia dalla costa.

**Attenzione:** Una direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato MIMS) prevede che, nel caso di sostituzione del motore con altro di maggiore potenza, indicata nel certificato di omologazione (per le unità omologate) ovvero riportata nella licenza di navigazione (per quelle non omologate), è necessario adeguare le parti interessate dalla rimotorizzazione ai requisiti essenziali di sicurezza previsti dalla normativa comunitaria per le unità munite di marcatura CE. In tale ipotesi o il nuovo motore ha la stessa potenza (o inferiore) a quello vecchio da sostituire, ovvero è opportuno prendere contatti con un organismo notificato (o affidato) per una valutazione preventiva delle verifiche da eseguirsi ai fini del mantenimento dei requisiti essenziali di sicurezza.

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

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

### **Unità provviste di marcatura CE.**

A partire dal 16 giugno 1998, con la piena entrata in vigore della normativa europea sopra citata, la commercializzazione delle unità da diporto nell'ambito dei Paesi dell'UE si è adeguata ai prescritti requisiti essenziali in materia di sicurezza, di salute, di protezione dell'ambiente e dei consumatori, attestati dalla marcatura CE. Come detto, fino al 18 gennaio 2017 potevano essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del d. lgs. n° 5/2016 (ndr. 18 gennaio 2016). Potevano, inoltre, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza pari o inferiore a 15Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico della "fase I" del Codice del diporto. Dopo il 18 gennaio 2017, sono divenuti pienamente obbligatori, invece, i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti secondo quanto stabilito dal richiamo d. lgs. n°5/2016.

Le nuove norme prevedono quattro categorie di progettazione delle unità, distinte con le lettere "A", "B", "C" e "D", progettate e costruite in funzione della forza del vento e dell'altezza significativa delle onde che l'unità può affrontare. Rientra nella responsabilità del comandante/



conduttore utilizzare l'unità nei limiti della categoria di progettazione assegnata dal costruttore, secondo le indicazioni riportate nel manuale del proprietario che accompagna la barca.

Le categorie di progettazione sono:

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

La categoria di progettazione determina le condizioni meteo-marine entro le quali l'unità può navigare in sicurezza. Sulle unità da diporto marcate CE deve essere fissato sullo scafo sia il numero d'identificazione che la targhetta del costruttore (riportante gli estremi del fabbricante, la categoria di progettazione, la portata massima consigliata ed il numero massimo di persone trasportabili). Tutte le unità da diporto marcate CE sono dotate del manuale del proprietario (che non rientra fra i documenti di bordo).

Riassumendo, le imbarcazioni da diporto munite di marcatura CE (per i natanti si veda di seguito) delle categorie "A", "B", "C" e "D" possono navigare a qualsiasi distanza dalla costa ma devono rispettare le condizioni meteo-marine stabilite per ciascuna categoria di progettazione.

La vigente normativa in materia di sicurezza è improntata alla responsabilizzazione del conduttore, nello spirito delle regole europee e del codice della nautica da diporto. Rientra sempre nella piena ed esclusiva responsabilità del conduttore verificare, altresì, che alla partenza sia presente a bordo personale qualificato sufficiente a formare l'equipaggio, in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteo-marine, alla distanza dalla costa e dai porti sicuri.

**Attenzione:** La costruzione delle navi da diporto soggiace alle regole tecniche presupposte dal codice della navigazione, potendo navigare senza alcun limite di distanza dalla costa. Il numero massimo di persone trasportabili è determinato a seguito di una specifica visita di sicurezza effettuata dall'Autorità marittima e da un organismo tecnico.

## Navigazione nelle acque interne

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

## IL CERTIFICATO DI SICUREZZA

Le imbarcazioni e le navi da diporto, per essere abilitate alla navigazione, devono essere munite di apposito certificato di sicurezza. I natanti da diporto non sono, invece, soggetti alle visite di sicurezza, non avendo infatti l'obbligo di alcun certificato di sicurezza. Il certificato di sicurezza, i cui estremi vengono riportati anche nella licenza di navigazione, costituisce documento di bordo. Il regolamento di attuazione al codice della nautica da diporto prevede che detto documento, oggi rilasciato a cura dell'UCON (Ufficio centrale di conservatoria delle unità da diporto) tramite lo STED (Sportello telematico del diportista) all'atto della prima immatricolazione, alla scadenza della validità e previa visita periodica da parte di un organismo tecnico ("notificato" o "affidato"), si rinnova per la durata di 5 anni. Ai fini degli accertamenti tecnici di idoneità e della valutazione di conformità alla normativa comunitaria, gli organismi tecnici "notificati" sono: il R.I.Na, l'Istituto Giordano di Bellaria, il DetNorske VeritasItalia, l'A.N.C.C.P. - (Agenzia Nazionale Certificazioni Componenti e Prodotti,) l'Udicer/Nautitest di Venezia, la Società Quality and Security di Salerno, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza S.r.l. e l'Ente Navale Europeo ENAVE S.r.l. . Altri organismi c.d. "affidati" possono, invece, effettuare le operazioni di stazzatura e le sole visite di sicurezza alle unità da diporto, non avendo competenze per la certificazione CE. Ad oggi due di questi coincidono con altrettanti organismi "notificati" (il R.I.Na e il DetNorske Veritas), i restanti sono l'American Bureau of Shipping, il registro francese Bureau Veritas ed il Germanisher Lloyd.

In caso di primo rilascio, il certificato di sicurezza ha una validità di 10 anni dall'immatricolazione, per le unità nuove, marcate "CE" del-

le categorie "C" e "D" e per quelle costruite in base alla ex legge 50/1971, abilitate alla navigazione fino a 6 miglia dalla costa, mentre per le unità munite di marcatura CE delle categorie "A" e "B" e per quelle costruite con i criteri stabiliti dalla citata ex legge 50/1971 ed abilitate alla navigazione senza limiti, la validità del certificato è invece di 8 anni dall'immatricolazione. Per tutte le predette tipologie di unità, il successivo periodo di rinnovo sarà sempre di 5 anni a partire dalla data di conclusione degli accertamenti tecnici di volta in volta effettuati, salvo le visite occasionali per convalida da effettuarsi nei casi di sinistri, gravi avarie ovvero in tutti quei casi in cui siano mutate le condizioni in forza alle quali era stato rilasciato il certificato di sicurezza.

In passato, per la sostituzione del vecchio certificato di sicurezza con il modello regolamentare prescritto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 4385 dell'11 marzo 2009, allo scopo di evitare sovraccarichi di lavoro agli uffici periferici e imposizioni di procedure complesse per gli utenti, ha disposto che il vecchio modello di certificato di sicurezza potesse essere rinnovato, a seguito della visita periodica, alla scadenza prevista (otto o dieci anni in caso di primo rilascio, cinque anni in caso di rinnovo successivo al primo) una sola volta per ulteriori cinque anni, apponendovi la seguente dicitura:

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

Alla scadenza dell'ulteriore periodo di rinnovo, il certificato deve essere comunque sostituito con il nuovo modello rilasciato dall'UCON, tramite lo STED.

Note: Per tutte le unità da diporto adibite a noleggio è previsto che l'UCON, rilasci, tramite lo STED ed a seguito di specifica visita a tal fine effettuata da un organismo tecnico riconosciuto, un apposito "certificato di idoneità al noleggio". Detto certificato ha validità triennale e sostituisce il normale certificato di sicurezza.

Attenzione: Secondo una direttiva ministeriale qualora la visita di rinnovo del certificato di sicurezza avvenga oltre il limite dei sei mesi dalla scadenza del medesimo, l'organismo tecnico contattato dovrà procedere ad una visita per la convalida effettuando tuttavia accertamenti più accurati come se si trattasse di una visita iniziale, segnalando la circostanza alla competente Autorità marittima o della navigazione interna.

## **A QUALI DISTANZE DALLA COSTA POSSONO NAVIGARE I NATANTI**

### **Natanti senza marcatura CE.**

I natanti da diporto, costruiti in base alla vecchia legge 50/1971 (con esclusione di quelli c.d. "da spiaggia", denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole autopropulse o non autopropulse, natanti a vela con superficie velica inferiore a 4 mq, canoe, kajak e gli acquascooter, che comunque non possono navigare oltre un miglio dalla costa), possono navigare:

- entro 6 miglia dalla costa;
- entro 12 miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite (tali unità devono essere munite della certificazione di omologazione e della dichiarazione di conformità da tenere a bordo nel corso della navigazione).

Le unità da diporto, già iscritte nei registri e poi cancellate, abilitate alla navigazione senza limite possono navigare entro 12 miglia dalla costa, a condizione che siano munite dell'estratto del Registro delle imbarcazioni da diporto (R.I.D) dal quale si rilevano gli estremi dell'abilitazione.

I singoli natanti (prototipo o di serie non omologato), per navigare fino a 12 miglia devono essere riconosciuti idonei da un organismo notificato o autorizzato. Per ottenere la certificazione è necessario prendere contatti con un organismo tecnico ai fini della visita del natante e del rilascio dell'attestazione di idoneità.

Gli acquascooter (moto d'acqua) possono navigare – come sopra accennato - fino ad un miglio dalla costa, ma per la loro condotta, senza tener conto della potenza del motore, è obbligatoria sempre e comunque la patente nautica. Le modalità di circolazione di detti mezzi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo, sono stabilite dalle ordinanze delle Autorità marittime locali. Il regolamento al Codice consente di utilizzare tali mezzi anche come tender a bordo ma in questo caso quando al largo, l'acquascooter (recante l'indicazione "tender to...") può navigare fino alla distanza di un miglio dall'unità madre.

## Natanti provvisti di marcatura CE.

I natanti da diporto muniti di marcatura CE, a similitudine delle imbarcazioni, possono navigare nei limiti delle condizioni meteo-marine (di vento e di mare) stabilite per ciascuna categoria di progettazione, fermo restando che devono comunque (indipendentemente dalla categoria di progettazione) mantenersi entro le 12 miglia dalla costa.<sup>7</sup>

## Navigazione con i natanti da diporto all'estero

I natanti per recarsi all'estero non hanno bisogno di alcuna autorizzazione ai sensi della legge italiana. Tuttavia, negli altri Paesi dell'Unione europea le regole concernenti tali unità non sono tutte omogenee tra loro, soprattutto rispetto al requisito della lunghezza. Anche le previsioni obbligatorie circa i documenti di bordo sono disomogenee nell'U.E., mancando regole comuni, e ciò può creare rilevanti problemi ai diportisti italiani che navigano all'estero, di natura fiscale e doganale, come già avvenuto nel passato con le autorità francesi. La questione, almeno per quanto riguarda quest'ultimo Paese, è superata poiché è intervenuto un accordo tra il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera e l'Addetto Doganale dell'Ambasciata francese, con il quale si prevede che i natanti che navigano nelle acque francesi devono avere a bordo:

- a) la polizza di assicurazione dell'unità, contenente il nome del suo proprietario;
- b) la fattura d'acquisto del natante, se disponibile;
- c) ove il mezzo nautico fosse utilizzato da un soggetto diverso dal proprietario o se la polizza assicurativa fosse intestata ad altro, è sufficiente un'attestazione a firma del proprietario (meglio se tradotta anche in lingua francese) o del titolare dell'assicurazione rilasciata alla persona che utilizza il natante.

Ma se le criticità con la vicina Francia sono state risolte, non si può dire altrettanto con gli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

## Navigazione negli specchi acquei sottocosta

In ossequio alle norme del codice della nautica da diporto, la navigazione e le modalità di utilizzo dei piccoli natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole autopropulse o non autopropulse, natanti a vela con superficie velica inferiore a 4 mq, canoe, kayak, nonché degli acquascooter e mezzi simili sono disciplinate, con ordinanza, dall'Autorità marittima territorialmente competente, fermo restando il limite inderogabile della navigazione entro un miglio dalla costa.

Anche l'uso dei natanti da diporto a fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo è disciplinato dal codice, che rimanda (questa è una novità del "correttivo" 2020) non più alle sole ordinanze delle competenti Autorità marittime, bensì ad un decreto ministeriale che, in maniera omogenea e per tutto il territorio nazionale, regolamenti i requisiti, le formalità e gli obblighi per l'utilizzo di natanti e delle moto d'acqua per quelle finalità. Alle locali Autorità marittime è lasciato il compito di provvedere (con ordinanza) per le sole, eventuali esigenze di carattere prettamente locale, fermo restando che – al fine di non dare luogo a pericolosi "vuoti" di disciplina ed in ossequio al principio generale del "tempus regit actum" – fino all'adozione del decreto ministeriale a cui fa rimando il novellato comma 9 dell'articolo 27 del codice, si ritiene debbano considerarsi pienamente valide le ordinanze già adottate alla data di entrata in vigore del "correttivo".

In navigazione in prossimità della costa è inoltre importante attenersi alle vigenti ordinanze di polizia marittima, pubblicate sui siti internet istituzionali delle Capitanerie di porto ([www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it)), nonché opportuno consultare la cartografia ed i portolani editi dall'Istituto idrografico della Marina militare.

Durante la stagione estiva, inoltre, con le c.d. "ordinanze di sicurezza balneare" (a cui è obbligatorio attenersi) vengono stabiliti dal Capo del compartimento marittimo i limiti massimi di velocità in prossimità delle coste e quelli di distanza dalle coste entro i quali la navigazione è vietata, generalmente nella fascia che arriva sino a 200 - 500 metri dalla costa (o ad altre maggiori distanze come nelle zone adriatiche). Infatti, gli specchi acquei in prossimità degli arenili e delle coste a picco frequentati da bagnanti sono – durante la stagione estiva – riservati esclusivamente alla balneazione, e non è possibile farvi ingresso nemmeno navigando a remi.

Attenzione: nella fascia di 1.000 metri di distanza dalla costa, durante la stagione estiva, la velocità delle unità non deve superare i 10 nodi, con scafo in dislocamento (tale previsione di cautela si ritrova generalmente in tutte le ordinanze di sicurezza balneare adottate dai Capi di Compartimento).

<sup>7</sup> La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982, recepita con legge n. 689/1994, prevede che per le unità in navigazione fuori delle acque territoriali deve esistere uno stretto legame tra la nave e lo Stato di cui è autorizzato a battere bandiera, secondo il principio del genuine link, comprovato dai documenti di bordo. I natanti, com'è noto, non sono iscritti nell'ATCN e, pertanto, non sono muniti dei documenti che ne attestino la nazionalità (licenza di navigazione). Al di fuori delle zone soggette alla giurisdizione nazionale la polizia della navigazione è esercitata dalle navi militari degli altri Stati che hanno aderito alla Convenzione, e che, pertanto, possono procedere anche all'inchiesta di bandiera e al sequestro dei mezzi nautici, qualora ne ricorrano gli estremi. Non è superfluo quindi mettere sull'avviso i diportisti sugli ulteriori rischi (ulteriori a quelli connessi alla sicurezza della navigazione) che si possono correre quando si intraprende la navigazione con un natante al di fuori delle acque territoriali (oltre le 12 miglia dalla costa ovvero dalla linea di base).

La partenza e l'atterraggio dei natanti durante la stagione estiva sono consentiti esclusivamente (ma è sempre necessario consultare l'ordinanza di polizia marittima vigente a livello locale), alla seguenti condizioni:

- a) nei corridoi di atterraggio autorizzati (in cui è vietata la balneazione): l'unità da diporto deve attraversare il corridoio a lento moto (la velocità, come all'interno dei porti, deve essere quella minima di governo e comunque non superare i 3 nodi), prestando la massima attenzione e cautela;
- b) nelle zone sprovviste di corridoi, non frequentate da bagnanti ed eventualmente indicate nelle ordinanze locali: bisogna procedere a lento moto, senza motore, perpendicolarmente alla spiaggia, adottando tutte quelle precauzioni atte ad evitare incidenti.

**Attenzione:** le unità di lunghezza superiore ai 7 mt., quando alla fonda in periodo diurno, devono mostrare dove è meglio visibile un pallone nero di diametro adeguato.

## **DOCUMENTI DA TENERE A BORDO**

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

- la dichiarazione di potenza del motore, sia per il motore entro bordo che fuoribordo, sulla quale sono riportati tutti i dati tecnici. Il certificato d'uso è stato soppresso dal codice della nautica da diporto, fermo restando che quelli rilasciati continuano a mantenere la loro validità. Nei casi di smarrimento sono riconosciuti validi, come documenti equipollenti, il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità e, per le unità cancellate dai registri, l'estratto del R.I.D dal quale risultino i dati tecnici del motore;
- la polizza di assicurazione ed il relativo contrassegno (che non va più esposto ma va tenuto tra i documenti di bordo) per il motore, sia principale che ausiliario, di qualsiasi potenza, con massimali di garanzia conformi a quanto previsto dal vigente codice delle assicurazioni private (l'esenzione fino a 3 CV fiscali è stata soppressa). L'obbligo assicurativo è esteso anche ai motori dei tender ed ai motori amovibili, di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità a cui vengono applicati, risultando in tal caso assicurato il natante sul quale è di volta in volta collocato il motore. Sono escluse, invece, dall'obbligo assicurativo le unità a remi e quelle a vela senza motore ausiliario.<sup>8</sup> In proposito si accenna che, a seguito della legge di riforma della nautica n. 172 dell'8 luglio 2003, la Corte di Cassazione con la sentenza n. 25902 del 19.11.2013, ha stabilito il principio secondo cui il danno cagionato da un conduttore di una unità da diporto ad un terzo trasportato a titolo di cortesia, va risarcito ai sensi dell'art. 2054 cod. civ., e non già dell'art. 414 cod. nav., (che impone al passeggero di provare che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore). Inoltre, conformemente a quanto a suo tempo chiarito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato MIMS), in caso di omessa copertura assicurativa, deve ritenersi applicabile la sanzione prevista dal codice della strada;
- la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria;
- per i natanti omologati: il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità. Sul certificato è indicato il numero delle persone trasportabili, sempre più favorevole rispetto a quanto previsto dal regolamento al codice della nautica da diporto per le unità non omologate (tre persone fino a mt. 3,50, quattro persone fino a mt. 4,50, cinque fino a 6 mt., sei fino a mt. 7,50, sette fino a 8,50 mt. e nove persone se di lunghezza superiore). Nel documento è, inoltre, indicata la potenza massima del motore installabile a bordo nonché l'abilitazione alla navigazione (per unità non munite di marcatura CE: entro 6 miglia o senza alcun limite).<sup>9</sup>

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

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

- a) certificato limitato di radiotelefonista per l'operatore responsabile della stazione radio di bordo (con apparati di potenza non superiore ai 60 Watt): un patentino che viene rilasciato dagli Ispettorati territoriali del Ministero dello sviluppo economico (MISE), che si consegue senza esame e non ha scadenza;
- b) licenza di esercizio RTF (obbligatoria per tutti gli apparati radio di bordo fissi o portatili): è soggetta ad imposta di bollo ed ha durata decennale (la sua scadenza coincide con il 31 dicembre dell'ultimo anno di validità); la licenza si riferisce al singolo apparato radiotelefonico ed è sostituita solo nel caso di cambio dello stesso ovvero aggiornata nel caso di cambio del proprietario o dell'armatore dell'unità; per i natanti da diporto, non iscritti, la richiesta di licenza deve essere presentata direttamente all'Ispettorato territoriale del Ministero dello sviluppo economico (MISE) avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza<sup>10</sup>;
- c) copia dell'autocertificazione per l'assunzione di responsabilità, nel caso d'uso dell'apparato radio ai soli fini di emergenza e di sicurezza.

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

<sup>9</sup> L'obbligo di avere a bordo il "Manuale del proprietario" per le unità "CE" è stato soppresso.

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

za; qualora, invece, l'impianto ricetrasmittente fosse utilizzato per il traffico di corrispondenza pubblica, il codice ne impone il collaudo, nonché la sussistenza di un valido contratto di utenza con una società concessionaria da mantenersi a bordo (attualmente le società a tal fine autorizzate sono: Telemar, General Marine, Sirm, e Furuno Italia).

## Sulle imbarcazioni (munite o meno di marcatura CE) e sulle navi, oltre ai documenti di riconoscimento, devono essere tenuti a bordo:

- la licenza di navigazione, con relativo certificato di sicurezza (di cui è sempre fondamentale controllarne la scadenza);
- la polizza di assicurazione dell'unità, nonché dell'eventuale motore ausiliario e del tender, indipendentemente dalla potenza del motore (vedasi quanto già detto in proposito per i natanti);
- la dichiarazione di potenza del motore (solo per le unità munite di motore fuoribordo); il certificato d'uso è stato soppresso ma quelli già rilasciati continuano ad essere validi (nei casi di smarrimento vale quanto già evidenziato per i natanti);
- la tabella delle deviazioni (obbligatoria per la navigazione oltre le sei miglia);
- la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria, che può essere utilizzata nei termini e nei limiti di distanza dalla costa autorizzati nella relativa abilitazione.

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

**Attenzione:** Per eventuali apparecchi TV presenti a bordo il canone "Radio e TV Speciale" è dovuto nei termini e modi specificati al sito web [www.canone.rai.it/Speciali/Speciali.aspx](http://www.canone.rai.it/Speciali/Speciali.aspx).

**Note:** Ecco ulteriori norme di rilievo pratico recate dal codice della nautica da diporto e dalle relative direttive di coordinamento:

- a) per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto nell'ATCN, il proprietario<sup>11</sup> presenta allo STED apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà<sup>12</sup>, dalla dichiarazione di conformità UE e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo.<sup>13</sup> Per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea munite di marcatura "CE", ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica da acquisirsi ai fini dell'iscrizione. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura "CE" la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" o "autorizzato";
- b) per l'iscrizione delle navi da diporto nell'ATCN, il proprietario<sup>14</sup> presenta allo STED apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà, dal certificato di stazza e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo. Nel caso si tratti di nave già iscritta in un pubblico registro dell'Unione europea ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante le generalità del proprietario e gli elementi identificativi della nave, sostituisce il titolo di proprietà da acquisirsi ai fini dell'iscrizione;
- c) sia le imbarcazioni che le navi da diporto possono essere iscritte provvisoriamente (max per mesi 6) con una copia della fattura o della ricevuta fiscale attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali ed eventuali adempimenti doganali;
- d) in caso di perdita di possesso dell'unità per furto, rapina, appropriazione indebita, truffa, per sentenza degli organi giurisdizionali etc., per l'annotazione della perdita di possesso è sufficiente che il proprietario (o l'utilizzatore in caso di locazione finanziaria) presenti allo STED l'originale o la copia conforme della denuncia o della querela (restituendo, se in proprio possesso, la licenza di navigazione);
- e) nei casi di passaggio di proprietà, è stato istituito lo strumento della "ricevuta" dell'avvenuta presentazione della documentazione che sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione per la durata di gg. 20 (termine entro il quale la pratica deve essere portata a termine), consentendo al diportista di continuare a navigare nelle acque nazionali e, secondo le direttive ministeriali, anche in quelle straniere;
- f) la firma degli atti di compravendita, degli altri diritti reali di garanzia e la dichiarazione di nomina/revoca dell'armatore, secondo la normativa sulle liberalizzazioni delle professioni e le direttive ministeriali, può essere autenticata anche presso gli uffici comunali o gli Sportelli telematici dell'automobilista, senza alcuna necessità dell'intervento del notaio;
- g) la pubblicità degli atti di compravendita è obbligatoria e va richiesta allo STED nel termine di 60 giorni dalla data dell'atto, pena il ritiro della licenza di navigazione e il pagamento di una sanzione che va da € 207,00 a € 1.033,00. Nel caso di ritardo da parte degli uffici finan-

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

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

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

<sup>14</sup> Vedasi nota 11.

- ziari alla restituzione dell'atto registrato, la trascrizione nei registri può essere effettuata mediante la presentazione della ricevuta comprovante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro, salvo presentare successivamente il titolo registrato;
- h) se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si verificano eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone ivi imbarcate, la denuncia va presentata all'Autorità marittima o consolare (se all'estero) entro tre giorni dall'approdo; se gli eventi abbiano coinvolto l'incolumità fisica delle persone o l'integrità ambientale il termine è ridotto a 24 ore;
  - i) per la navigazione tra i porti nazionali i documenti di bordo possono essere tenuti in copia autenticata. In caso di furto o smarrimento si può navigare con la copia della denuncia resa, che costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione per la durata di 30 giorni, a condizione che il certificato di sicurezza e la polizza di assicurazione siano in corso di validità.

## **QUALI SONO I MEZZI E LE DOTAZIONI DI SICUREZZA**

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

Ecco le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo nelle varie ipotesi di distanza dalla costa:

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

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

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

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

### Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

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

- (I) L'apparecchio galleggiante va sostituito con la zattera di salvataggio autogonfiabile (art. 54 Regl.).  
 (II) Le tabelle di deviazione sono obbligatorie per le imbarcazioni (e non per i natanti) quando la navigazione si svolge a distanza superiore alle sei miglia dalla costa. A tale scopo la bussola installata a bordo deve essere sottoposta a compensazione da parte di personale autorizzato dalle Capitanerie di Porto che al termine delle operazioni (giri di bussola) rilascia la tabella delle deviazioni residue. Le tabelle non hanno una scadenza e pertanto non vanno rinnovate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare il corretto funzionamento della bussola e aggiornare i valori delle deviazioni;  
 (III) è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto 10 luglio 2002 (G.U. n. 193 del 19 agosto 2002);  
 (IV) Secondo la Tab. D annessa al D.M.25.5.1988 n. 279, ma nel corso dell'anno è prevista l'emanazione di un nuovo provvedimento di modifica;

- (V) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalla costa i fanali regolamentari possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca;  
 (VI) per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatorio anche il fischio e la campana. (La campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile).  
 (VII) i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo solo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti dalla tabella 1 (estintori) lettera B)

#### Attenzione

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

## TABELLA 1 (ESTINTORI)

### A) Natanti da diporto (1 estintore)

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

### B) Imbarcazioni da diporto

Potenza totale installata P (kW)	Numero e capacità estinguente degli estintori		
	In plancia o posto guida	In prossimità dell'apparato motore (1)	In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti
$P \leq 18,4$ $18,4 < P \leq 74$ $74 < P \leq 147$ $147 < P \leq 294$ $294 < P \leq 368$ $P > 368$	1 da 13 B	--- 1 da 21 B 2 da 13 B 1 da 21 B e 1 da 13 B 1 da 34 B e 1 da 21 B 2 da 34 B	1 da 13 B

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

#### Nota bene:

- Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto, corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.
- La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.
- Sulle unità da diporto possono essere sistemati estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C purché omologati anche per classe di fuoco B.
- Per le unità marcate CE, gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario. La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buon stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde). Suggestivamente in caso di incendio nel vano motore:
- fermare immediatamente il motore;

- staccare l'interruttore principale dell'impianto elettrico. Ricorda di non usare mai acqua o estintori a schiuma sulle apparecchiature elettriche;
- chiudere la valvola di intercettazione del carburante e quella delle bombole del gas;
- chiudere la ventilazione del motore e azionare gli estintori a distanza.
- In assenza dell'impianto fisso operare con l'estintore portatile. Evitare di aprire completamente il vano motore per non alimentare il fuoco con l'entrata dell'aria e per non essere investiti dalle fiamme. Negli spazi chiusi, come quelli del vano motore delle unità da diporto, una buona tecnica è quella di gettare l'estintore aperto all'interno e richiudere subito il locale facendo così scaricare il contenuto: l'incendio si spegnerà per soffocamento.

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

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

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

**Tabella estintori**

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

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

Note:

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

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

Sulle unità da diporto possono essere sistemati anche estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C, purché omologati anche per classe di fuoco B.

Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario.

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

## Zattere di salvataggio per la navigazione entro 12 miglia dalla costa

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

## Cinture di salvataggio

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi denominato MIMS), con circolare n. 4866 in data 18 marzo 2009, ha emanato le direttive per l'impiego a bordo delle unità da diporto dei salvagente, richiamando l'attenzione dell'utenza che la normativa di omologazione dei giubbotti di salvataggio (tipo EN-Europea) è stata sostituita con quella ISO 12042 (Internazionale). Di conseguenza le cinture di salvataggio con tipo EN 395, EN 396 ed EN399, **dopo il 31 marzo 2009**, non possono essere più commercializzate. Coloro che hanno a bordo le vecchie cinture del tipo EN, possono continuare ad utilizzarle con l'osservanza delle seguenti prescrizioni e limiti di navigazione:

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

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

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

## I REQUISITI DEI MEZZI DI SALVATAGGIO E DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA

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

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

**Attenzione:** Il comandante/conduttore è il solo responsabile dell'equipaggiamento, dei mezzi e dotazioni di sicurezza conformi alla normativa vigente e in regola con i controlli periodici. I mezzi di salvataggio devono essere sistemati in posizione facilmente accessibile per una pron-

ta utilizzazione. I mezzi collettivi di salvataggio sono parimenti sistemati a bordo in modo che non sussistano impedimenti al libero galleggiamento nella manovra di messa a mare e sono dotati di adeguate ritenute per un rapido distacco dall'unità durante la navigazione. Si tenga presente che i mezzi di salvataggio individuali e collettivi di imbarcazioni e natanti da diporto devono essere sufficienti per il numero di persone presenti a bordo, compreso l'equipaggio, mentre quelli delle navi da diporto devono essere sufficienti per il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a trasportare.

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

## **NORME SULLA TUTELA DELL'AMBIENTE**

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

- a tutte le unità da diporto è vietato di effettuare scarichi a mare dai servizi igienici di bordo nell'ambito dei porti, degli approdi e presso gli ormeggi dedicati alla sosta delle imbarcazioni nonché entro i limiti delle spiagge frequentate dai bagnanti;
- le unità da diporto esistenti abilitate a trasportare fino a 15 persone e dotate di servizi igienici, possono effettuare lo scarico in mare dei liquami non trattati soltanto oltre tre miglia dalla costa;
- a decorrere da 1° agosto 2005 le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale di prodotti inquinanti (olio, carburante, ecc.) in mare; i servizi igienici installati a bordo sono unicamente collegati ad un sistema di serbatoi o ad un sistema di trattamento dell'acqua.

La modesta quantità di rifiuti/residui prodotti dalle unità da diporto comporta che il ritiro a terra di rifiuti solidi (pericolosi e non) avvenga per il tramite di un sistema di raccolta differenziata, ricorrendo ad appositi punti di stoccaggio, gestiti, di regola, dai gestori degli impianti portuali. In particolare, per quanto attiene:

- i rifiuti alimentari garbage (urbani e assimilabili), gli stessi vengono generalmente conferiti, a cura di ciascun utente possessore dell'unità, entro gli appositi cassonetti di raccolta; a tale tipologia di rifiuti non si applica, in linea generale, la normativa per i rifiuti provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali e, pertanto, possono essere posizionati nell'apposito contenitore e trattati come rifiuti urbani;
- per i rifiuti liquidi, tenuto conto del limitato quantitativo delle acque prodotte ma anche dell'ovvia necessità di raccogliere per prevenire qualsivoglia forma di sversamento in mare, il servizio di regola viene organizzato su chiamata da parte dell'utenza direttamente al concessionario del servizio di raccolta;
- filtri, oli e batterie esauste, gli stessi, a seconda dei casi, possono essere ritirati direttamente dal concessionario previa apposita chiamata oppure conferiti direttamente dai relativi produttori presso le zone di raccolta eventualmente presenti;
- per i rifiuti non pericolosi, diversi da quelli sopra menzionati (quali ad esempio carta, vetro, plastica, legno, etc.), il servizio viene, di regola, organizzato mediante la raccolta differenziata, ricorrendo ad idonei cassonetti ubicati presso le strutture ricettive e ritirati periodicamente dal concessionario del servizio.

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

## **QUANDO OCCORRE LA PATENTE NAUTICA**

### **La patente nautica è obbligatoria:**

1. Per i natanti e le imbarcazioni:

- a) quando la potenza del motore installato a bordo è superiore a 30 Kw o a 40,8 Cv (1Kw = 1,36 Cv) o abbiano una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuoribordo o a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato;
- b) quando, indipendentemente dalla potenza del motore, la navigazione si svolge ad una distanza superiore alle sei miglia dalla costa;
- c) quando viene esercitato lo sci nautico, senza tener conto della potenza del motore;
- d) per la condotta degli acquascooter, indipendentemente dalla potenza e dalle cilindrature.

2. per le navi da diporto (sempre).

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento della patente nautica gli interessati devono aver compiuto il diciottesimo anno di età. In particolare, per poter sostenere gli esami per il conseguimento della patente per nave da diporto, gli interessati devono essere in possesso, da almeno un triennio, della patente nautica a vela e a motore per navigazione senza alcun limite dalla costa.

Nei casi in cui non è previsto l'obbligo di patente nautica, per la condotta di natanti ed imbarcazioni sussistono comunque i seguenti limiti di età minima:

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

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

Il nuovo codice della nautica da diporto distingue le patenti nautiche in quattro categorie:

"A" - abilitazione al comando di natanti, imbarcazioni da diporto e moto d'acqua;

"B" - abilitazione al comando di navi da diporto;

"C" - riservata ai disabili ed assoggettata alla disciplina prevista per le patenti di categoria "A" - abilita alla direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto ma a bordo deve essere presente altra persona (passeggero) non inferiore a 18 anni, in grado di svolgere le funzioni manuali necessarie per la condotta del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempreché l'unità sia munita di un dispositivo elettronico in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto del motore. Ai fini della prova pratica il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi ridenominato in MIMS), con circolare n. 17479 del 9.12.2009, ha fornito istruzioni operative sulle modalità di svolgimento della prova pratica a bordo dell'unità disponendo che la commissione incentri la valutazione del disabile sulle capacità a istruire l'accompagnatore nell'eseguire le manovre manuali per la condotta del mezzo;

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

Le patenti di categoria "A" abilitano:

- a) alla navigazione entro dodici miglia dalla costa;
- b) alla navigazione senza alcun limite.

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

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

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

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

## Procedura per ottenere la patente

Il regolamento non ha modificato la pregressa normativa sulle patenti nautiche, anzi l'ha riassorbita.

I "vecchi" programmi di esame restano - come detto - validi, in via provvisoria, in attesa dei nuovi che ricomprendono anche la normativa ambientale (per ogni ulteriore approfondimento vedasi il Decreto 4 ottobre 2013 sopra citato). Il modello di domanda (scaricabile dal sito della Guardia Costiera [www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Pages/diporto-nautico.aspx](http://www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Pages/diporto-nautico.aspx)) è unico e può essere utilizzato per la presentazione delle richieste per:

- a) l'autocertificazione dei dati personali e la comunicazione di cambio di residenza;
- b) l'ammissione agli esami e per ottenere l'estensione / integrazione dell'abilitazione alla navigazione;
- c) il rilascio della patente - senza esame - al personale militare;
- d) il rilascio della patente alle persone munite di una qualifica professionale marittima;
- e) il rilascio del duplicato della patente (smarrita, distrutta o deteriorata);
- f) la convalida della patente;
- g) la sostituzione della vecchia patente con il nuovo modello.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Attenzione:** Chi comanda un'unità da diporto con la patente scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa da € 276,00 a € 1.377,00; se si comanda un'unità senza patente o con patente sospesa o revocata si è soggetti ad una sanzione amministrativa da € 2.755,00 a € 11.017,00 (le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto). A sanzioni ancor più elevate soggiace chi assume o ritiene il comando o la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope; salva l'applicazione dell'ulteriore possibile sospensione o revoca della patente nautica e della licenza di navigazione, le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

Inoltre, chiunque assume o ritiene la condotta ovvero la direzione nautica di una imbarcazione o di un natante da diporto, per i quali per potenza del motore installato e ambito di navigazione non è richiesta la patente nautica, senza i prescritti requisiti di età previsti è soggetto alla sanzione amministrativa da € 65,00 a € 665,00. Chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto supera i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nei corridoi destinati al lancio o all'atterraggio nelle vicinanze di imbarcazioni alla fonda è soggetto alla sanzione amministrativa da € 414,00 a € 2.066,00.

## **COMANDO DI UNITÀ DA DIPORTO DI BANDIERA ESTERA**

Fino al 31 dicembre 1992, ai cittadini italiani in possesso di patente nautica non era consentito, secondo le regole della Convenzione di Ginevra del 1956, assumere il comando di unità da diporto di bandiera estera. Successivamente, con la piena integrazione del mercato comune, gli italiani possono ora comandare unità da diporto di bandiera dei Paesi dell'Unione Europea, essendo venuti meno i vincoli che lo vietavano. La convenzione di Ginevra, anche se successivamente modificata, resta, tuttavia, ancora valida per le unità dei Paesi extracomunitari, per le quali permane il divieto di assunzione di comando quando le medesime sono impiegate a scopo ricreativo e sportivo, ma non nell'attività di lavoro a bordo.

La nostra legislazione consente ai cittadini stranieri (europei ed anche dei Paesi terzi), muniti di patente nautica del loro Paese, di comandare le unità da diporto di bandiera italiana, nei limiti dell'abilitazione posseduta, ma tra i Paesi europei il principio della reciprocità è stato soppresso, per cui prima di condurre un'unità di bandiera di un Paese dell'Unione Europea è necessario informarsi presso l'Autorità consolare se sia - o meno - consentito dalle leggi del Paese stesso.

I cittadini dei Paesi dell'U.E. possono comandare unità (navi, imbarcazioni e natanti da diporto) senza patente, qualora siano muniti di una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità governative da cui risulti che la legislazione del Paese non prevede il rilascio di titoli abilitativi. In merito alle abilitazioni al comando di unità da diporto non esistono direttive comunitarie o accordi internazionali, per cui ciascun Paese regola la materia in modo autonomo. Da evidenziare, quindi, che nell'ipotesi di diporto "puro" (uso privato):

- per gli stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero, l'obbligo di patente è regolato dalla legge dello Stato di bandiera dell'unità; le patenti rilasciate dallo Stato estero a tali soggetti sono valide in Italia per la condotta di unità da diporto di bandiera italiana, entro i limiti di navigazione previsti da detti titoli abilitativi;
- per i cittadini italiani non residenti all'estero, quando navigano in acque territoriali italiane, l'obbligo della patente è regolato dalla legge italiana, anche se comandano unità di bandiera estera (e ciò anche se la legislazione del Paese di bandiera non la prevedesse).

Sia nel caso di uso commerciale dell'unità, sia nel caso di diporto "puro" ad uso privato, laddove alla funzione di comando fosse preposto un marittimo iscritto alla Gente di Mare e questi fosse regolarmente ingaggiato dal proprietario/armatore, nell'ipotesi che l'unità batta bandiera italiana si dovranno seguire tutte le procedure previste per l'imbarco dei marittimi professionali con l'osservanza delle disposizioni relative ai titoli professionali del diporto previste dal decreto ministeriale n. 121/2005.

Nel caso invece l'unità batta bandiera estera si farà riferimento in via generale alle disposizioni previste dalle Convenzioni internazionali in materia o comunque ai requisiti previsti dallo Stato di bandiera.

## **PESCA SUBACQUEA E SPORTIVA**

La pesca subacquea sportiva è consentita:

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

**Note:** È consentito trasportare su un mezzo nautico fucili per la pesca subacquea. Gli stessi, tuttavia, devono essere caricati solo quando in immersione.

È, altresì, consentito portare a bordo apparecchi di respirazione dotati di bombola della capacità massima di 10 litri (una per ogni mezzo nautico), fermo restando il divieto di servirsene per l'esercizio della pesca subacquea.

Durante la pesca, il subacqueo può essere seguito da un mezzo nautico con una persona pronta ad intervenire per eventuale emergenza; in ogni caso, deve esservi a bordo del mezzo una cima di lunghezza sufficiente a recuperare il pescatore subacqueo.

Durante l'esercizio della pesca subacquea:

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

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

Allo scopo di coordinare l'attività subacquea nell'ambito del territorio nazionale, il regolamento di attuazione al Codice, per la segnalazione del subacqueo in immersione, prevede i seguenti segnali:

- un galleggiante di segnalazione recante bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile a distanza non inferiore a trecento metri (lo stesso richiesto per i pescatori subacquei);

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

## Pesca sportiva/ricreativa

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

La pesca sportiva può essere esercitata con i seguenti attrezzi:

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

## Ulteriori norme riguardanti la pesca sportiva/ricreativa:

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

Nell'esercizio della pesca bisogna rispettare le dimensioni minime dei pesci, dei molluschi e dei crostacei previste dal regolamento sulla pesci cui al D.P.R. n.1639/1968 e dal Regolamento CE1967/2006, nonché da ogni altra specifica normativa di settore. In particolare:

- per il tonno rosso, la taglia minima di cattura è fissata a 30 kg. o 115 cm. di lunghezza alla “forca” (misurata, cioè, dall’estremità della mascella superiore all’estremità del raggio più corto della coda).
- per il pesce spada, per normativa nazionale, la taglia minima di cattura è fissata a 140 cm. calcolati dall’estremità del rostro sino all’estremità più lunga della pinna caudale, mentre, per normativa unionale, la taglia minima è fissata a 100 cm. di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore) oppure a 11,4 kg. di peso vivo o 10,2 kg di peso eviscerato e senza branchie.

**Attenzione:** Le violazioni alle norme sulla pesca sportiva, ricreativa e subacquea, sono punite con la sanzione amministrativa da € 1.000,00 a € 3.000,00. Gli importi sono raddoppiati nel caso le specie ittiche siano tonno rosso o pesce spada.

Fermo restando quanto previsto dalla normativa vigente in materia di limitazione di cattura e fatto salvo il caso in cui tra le catture vi sia un singolo pesce di peso superiore a 5 kg., nel caso in cui il quantitativo totale di prodotto della pesca, raccolto o catturato giornalmente, sia superiore a 5 kg., il pescatore sportivo, ricreativo e subacqueo è soggetto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 50.000, da applicare secondo i criteri di seguito stabiliti:

- oltre 5 kg. e fino a 10 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 3.000;
- oltre 10 kg. e fino a 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 2.000 e € 12.000;
- oltre 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 12.000 e € 50.000.

Si tenga, infine, conto che, fermo restando il divieto di sbarco, trasporto, trasbordo di esemplari di specie ittiche al di sotto della taglia minima prevista dai regolamenti, non è sanzionabile la cattura accidentale di tali esemplari, realizzata nel rispetto di tutte le norme vigenti. Resta in ogni caso l’obbligo di rigettare a mare tali catture.

Lo svolgimento di gare di pesca sportiva, salve le competenze e le concorrenti attribuzioni eventualmentespettanti alle Autorità di Pubblica Sicurezza, è subordinato all’approvazione del Capo del Compartimento marittimo, che, con apposita ordinanza, ne disciplinerà il regolare svolgimento. I limiti giornalieri di cattura vengono, in questi casi, derogati.

## Ulteriori adempimenti da osservare da parte dei pescatori sportivi

Con Decreto 6 dicembre 2010 (pubblicato nella G.U. 24/2011) l’allora Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, nel quadro di una migliore conoscenza della consistenza dell’attività di pesca sportiva e ricreativa in mare, ha disposto quanto segue: “chiunque effettua la pesca a scopo sportivo o ricreativo deve comunicare l’esercizio dell’attività alla Direzione Generale della Pesca marittima e dell’Agricoltura. La comunicazione, ha validità triennale, contiene i dati e le informazioni di cui al modello allegato al decreto”. La comunicazione può essere effettuata anche tramite le associazioni di settore, sul sito informativo [www.politicheagricole.gov.it](http://www.politicheagricole.gov.it) ovvero tramite l’Autorità marittima. Le predette comunicazioni sono obbligatorie anche ai fini dell’esercizio dell’attività di pesca da terra. Per ulteriori notizie si rinvia al relativo provvedimento.

Con successivi Decreti, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, nelle more dell’adozione del Decreto recante le modalità di esercizio della pesca per fini ricreativi, turistici o sportivi, ha disposto, da ultimo, la proroga al 31 dicembre 2022 della validità delle comunicazioni effettuate ai sensi del predetto Decreto ministeriale 6 dicembre 2010.

## TASSA DI POSSESSO

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

## Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Croazia per turismo

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

1. documento “T2L”, oppure
2. ricevuta di acquisto in originale, oppure
3. altri documenti disponibili che confermino il pagamento dell’IVA.

Si ricorda l'obbligo di munirsi dei seguenti ulteriori documenti, oltre ovviamente a quelli di bordo:

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

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

## Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Corsica per turismo

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

**ATTENZIONE:** Per ogni più precisa ed aggiornata informazione di carattere generale sui Paesi esteri (anche in riferimento a viaggi con minori al seguito), si invita a consultare il sito "Viaggiare Sicuri" ([www.viaggiare Sicuri.it](http://www.viaggiare Sicuri.it)), offerto dal Ministero degli Affari Esteri e fruibile anche con apposita applicazione per smartphone e tablet. Le informazioni ivi contenute (che rimangono, comunque, solo orientative) si possono parimenti acquisire attraverso la Sala Operativa dell'Unità di Crisi attiva tutti i giorni H24 al numero +39 06 36225 (e-mail: [unita.crisi@esteri.it](mailto:unita.crisi@esteri.it)). Anche l'ACI mette a disposizione un servizio di assistenza telefonica attivo H24 al numero +39 06 491115.

Si tenga presente che le informazioni di volta in volta acquisite possono variare nel tempo, in relazione al mutamento di vari fattori – anche di carattere naturale - non sempre prevedibili, rendendo i dati pubblicati (che rimangono, comunque, solo orientativi) suscettibili di continui aggiornamenti e modifiche. Le responsabilità derivanti dalla scelta di intraprendere un viaggio in un Paese estero sono comunque indicate nell'art. 19 bis comma 3 della Legge n. 43 del 17 aprile 2015, che ha convertito in legge il Decreto Legge 18 febbraio 2015 n. 7.

Si consiglia di registrare i dati relativi al viaggio che si intende effettuare nel sito "Dove Siamo Nel Mondo" ([www.dovesiamonelmundo.it](http://www.dovesiamonelmundo.it)), un servizio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale che consente agli italiani che si recano temporaneamente all'estero di segnalare - su base volontaria - i propri dati personali, al fine di pianificare, con maggiore rapidità e precisione, eventuali interventi di soccorso e/o emergenziali. E' possibile effettuare la segnalazione del proprio viaggio non prima di 30 giorni dalla data di partenza. E' comunque sempre possibile segnalare o modificare il proprio viaggio anche durante la permanenza in un Paese estero. I dati sono automaticamente cancellati 2 giorni dopo la data di fine viaggio indicata.

Si rammenta infine che:

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



Ancora oggi i simboli delle famiglie di pescatori vengono issati al vento.

Dall'altra parte del porto, nella via parallela alle banchine, trovate le tipiche tipologie edilizie del borgo marinaro, le cui tradizioni sono sottolineate, come a Fano, dai nomi e dalle vele delle vecchie famiglie che qui ornano i lampioni della pubblica illuminazione.

### Arrivano i chioggiotti

Abbiamo già visto negli articoli dedicati a Civitanova e San Benedetto quanto fosse vera l'affermazione di Fernand Braudel secondo cui le genti di mare sono *vagabonde* (nel senso francese del termine).

Tra la fine del 700 e gli inizi dell'800 cresce nelle classi abbienti la domanda di pesce, che i pescatori locali non riescono a soddisfare. I commercianti incentivano il trasferimento a Cesenatico di pescatori da Chioggia che avevano già sviluppato tecniche di pesca d'altura. Attratte dall'offerta di alloggio, sussidi e persino dalla fornitura di legna da ardere, famiglie chioggiotte si trasferirono a Cesenatico costituendo il nucleo centrale della nuova marineria locale.

Tra le due guerre arrivano anche famiglie da

San Benedetto, e ritroviamo anche qui un cognome che ricorre in molti altri porti: i Palestini, che furono sindaci a Viareggio, presidenti della cooperativa dei pescatori a Cesenatico e costruttori di navi a Mar del Plata.

Il dialetto, gli usi e le tecniche di pesca dei chioggiotti sono parte integrante della cultura marinara di Cesenatico. Fino a prima della guerra "ciao" veniva pronunciato alla veneta, "sciao", e tra le barche esposte al museo della Marineria alcune hanno la tipica forma delle barche nate in laguna. Ancora oggi qui la marineria è formata dai discendenti di coloro che vi si stabilirono nell'800 e agli inizi del 900. Gli apporti di nuovi immigrati sono ancora marginali.

### Compagnia bella

Le belle immagini con cui i pittori dell'800 rappresentavano la vita sul mare non devono farci dimenticare come le città della costa fossero anche un mondo di durissima fatica e, a volte, di gente disposta a tutto.

Maria Lucia De Nicolò, direttrice del Museo

della Marineria di Pesaro, ha ritrovato e ha ricostruito l'indagine sulla morte del marinaio Mariano Ercolesi, ucciso a coltellate e gettato in mare mentre faceva il turno di notte al timone. Il fatto offre un quadro fosco dei rapporti sociali sulla costa della Romagna alla fine dell'800.

Dai verbali di polizia emerge una sorta di associazione denominata "compagnia bella", formata di contrabbandieri e strozzini, dedita a traffici illeciti che commissionò a tal "Fifo" l'uccisione del marittimo che non voleva piegarsi alle pressioni dei criminali.

Nulla nella tranquilla agiatezza sostenuta da un turismo innervato da una robusta dose di attività culturali che si respira nei bar che fiancheggiano la piazza-palata farebbe pensare che poco più di un secolo fa questi lidi erano anche terra di pirati barbareschi, razziatori uscocchi e contrabbandieri.

### La Cesenatico turistica

Il simbolo della Cesenatico turistica sono il Grand Hotel e il grattacielo che si fronteggiano nella piazza che porta il nome di Andrea Costa, fondatore del partito socialista di Romagna.



La colonia AGIP, esempio di architettura razionalista.

Visto da terra il parallelepipedo è di più facile comprensione. Lo slancio verticale che si innalza sui viali di pini marittimi ha il fascino delle scelte decise ed esprime bene la voglia di "ricostruzione" che caratterizzava gli anni Cinquanta.

Altro edificio caratteristico è la colonia dell'AGIP, una delle tante strutture costruite durante il ventennio fascista lungo la costa adriatica per offrire alla gioventù la possibilità di fare attività fisica al mare. La colonia ancora oggi offre ai giovani i suoi servizi di centro estivo. La semplicità e la leggerezza della struttura sono ancora attualissime e dimostrano come, nonostante le chiusure autarchiche, la cultura urbanistica di quel periodo fosse capace di collegarsi a quanto di meglio esisteva in Europa.

Ciò che accomuna parte turistica e parte storica è un uso diffuso delle biciclette. Bici e barche a vela: quanto di più ecologico e popolare si possa concepire.

### Cozze fritte con alloro e limone

Finiamo la giornata ai tavoli del ristorante "Marè", tra la spiaggia e il molo, a guardare le barche che tornano, circondati da belle signore che chiacchierano. Oscar e Franco fanno da anfitrioni, discutono della inarrivabile qualità del pesce dell'alto Adriatico, dove acque e culture si mescolano. Di piatto in piatto finiamo per discutere di cozze fritte condite con alloro e limone.

Il "libero pensiero" non ha smesso di esercitare il suo spirito critico e rivoluzionario. Di sicuro Garibaldi e Giordano Bruno, entrambi con esperienza di cucina internazionale, apprezzerebbero la novità della ricetta. ■

# Emozioni e orgoglio di un istruttore della Lega Navale Italiana

di Paolo Mariotti



**M**i chiamo Paolo Mariotti e sono socio della Lega Navale Italiana, Sezione Lido di Ostia, dal 1995 e allenatore di diverse squadre agonistiche e veliche dal 2004. A 10 anni ho fatto il mio primo corso di vela proprio alla LNI di Ostia e da lì tutto è cominciato, passando per ogni tipo di classe velica e sport acquatico, dalla deriva classe Optimist, al 420, al Windsurf race e wave, fino ad arrivare al surf da onda e infine il 470, barca per la quale fu subito amore. Con la fine del Liceo e l'inizio degli studi in economia ho interrotto la mia attività agonistica e dopo pochi mesi, finita la classica scuola vela per bambini, mi venne proposto dal direttivo della Sezione di seguire tre ragazzi classe 1996 di nome Giacomo, Giulio e Lorenzo, che durante i corsi estivi tra i vari istruttori si erano particolarmente legati a me. Dopo qualche dubbio sulla compatibilità di un impegno del genere con gli studi universitari, prevalse la passione e con entusiasmo cominciai questo percorso dove dovevo gestire il tempo per portare avanti le due attività al meglio, fattore che poi si è rivelato positivo e complementare.

Fu l'inizio di una bella storia e ancora oggi a ripensarci mi vengono i brividi. Infatti tra quei ragazzi, e altri che si aggiunsero dopo, c'erano proprio Giacomo Ferrari e Giulio Calabrò, con i quali io muovevo i primi passi da allenatore, e loro da velisti e piccoli uomini di mare. Proprio questo è il valore aggiunto di entrare a far parte di un'istituzione come la Lega Navale Italiana. Con me in questa prima esperienza un ricordo

speciale va al mio grande amico Fabio Masotta. Eravamo due ragazzi giovani di venti anni che in breve tempo hanno cambiato l'impostazione dei Circoli del Lazio nell'organizzazione della vela agonistica giovanile, portando l'idea che



*In apertura: 470 femminile della triestina Sveva Carra-ro in coppia con Elena Berta. In questa foto: Optimist Giacomo e Paolo.*



I vicecampioni europei g&g e Paolo.

le squadre potessero essere composte da molti più atleti del passato, andando da numeri come 6/8 atleti a sopra i 20. Questo cambio di passo fu emulato nel tempo da tutti e a pensarci bene ha contribuito negli ultimi anni a far diventare le coste della nostra zona il più grande bacino di atleti e appassionati di vela in Italia.

Tornando alla storia di Ferrari e Calabrò, equipaggio del 470 olimpico, è stato un percorso naturale, dove dopo i loro anni in Optimist e i tanti risultati raggiunti si è deciso di metterli in equipaggio insieme e di passare tutti in 420, con Giacomo al timone, Giulio nel ruolo di prodire e io ancora con loro e altri loro compagni storici come allenatore di questa nuova classe velica. Bene, qui in brevissimo tempo questi ragazzi raggiunsero una vera e propria consacrazione, ottenendo successi in lungo e largo sia sullo scenario nazionale, sia internazionale. Ma, come è noto, man mano che nello sport e nella vela si avanza nel percorso agonistico, l'impegno in tutti i sensi aumenta in modo considerevole e i ragazzi nel 2012 già erano nelle condizioni di affacciarsi alla classe olimpica e sorella maggiore 470. A questo punto alcune persone fecero veramente la differenza, primi su tutti il presidente Tullio Picciolini, il vicepresidente Enrico

Corsetti e il direttore sportivo Gabriele Cesarni, che senza dubbio scelsero di trovare il modo per investire, compatibilmente con le risorse della Sezione, e sostenere questi ragazzi nel loro sogno olimpico. Altro fattore determinante fu, nel 2014, l'inizio di una grande collaborazione ideata e voluta fortemente con il bravissimo atleta della Marina Militare Gabrio Zandonà, campione del Mondo, pluri-olimpionico e vero e proprio guru del 470, il quale si appassionò subito al talento dei ragazzi. Infine un grande merito lo hanno avuto i compagni di squadra, ossia gli altri atleti che scelsero di entrare nella squadra 470, come Giorgio Trasimeni (LNI Ostia), Jacopo Izzo (LNI Ostia), Niccolò Bertola (Aeronautica Militare), Massimiliano Berta (LNI Ostia), Elena Berta (prima CCAniene e poi Aeronautica Militare) e Sveva Carraro (Aeronautica Militare), che incredibilmente al di là di quest'ultima erano tutti nati e cresciuti sempre nella LNI Ostia. Insomma questo mix di persone, le famiglie dei ragazzi, il Circolo e i Direttivi che poi si sono susseguiti e in particolare la tenacia e il talento di questi ragazzi hanno fatto sì che oggi da una realtà che nel 2004 aveva appena qualche Optimist e laser con un approdo al mare dalla spiaggia, bellissimo ma non sempre

pienamente compatibile con la vela agonistica, oggi Ferrari e Calabrò, entrati nel frattempo nel gruppo sportivo della Marina Militare, dopo anni nella top ten assoluta mondiale del 470 maschile sono l'equipaggio ufficialmente qualificato per i Giochi Olimpici di Tokyo 2020-2021. A dimostrazione della bontà del progetto avviato nella Sezione di Ostia, anche Elena Berta insieme alla nuova prodiera Bianca Caruso (Marina Militare, cresciuta con Stefano Zancocchia prima ed Edoardo Valente, entrambi ex atleti e soci della sezione, poi allenatori sul Lago di Bracciano) dopo un quarto e un terzo negli ultimi due Mondiali in 470 Femminile hanno anche loro meritatamente ottenuto il pass per rappresentare l'Italia a Tokyo.

Questa storia rappresenta la punta di diamante, ma non l'unica espressione possibile, di quanto possa essere costruito all'interno di una sezione della Lega Navale Italiana in termini di crescita umana, passione per le attività marinaresche e sportive e percorso professionale di giovani appassionati che alla fine sono tutti partiti dallo stesso punto: un semplice corso estivo di vela, windsurf, kite, canoa, perché non fa la differenza la disciplina in sé. Oggi tra i moltissimi atleti che ho allenato in questi 17 anni, con piacere trovo persone tutte ancora appassionate agli sport di mare, che pur non diventando super atleti come i sopraccitati, magari sono grandi allenatori del futuro o anche professionisti di lavori diversi, che spesso mi riferiscono di avvertire una marcia in più grazie alle esperienze accumulate attraverso le loro passioni coltivate alla "Lega".

Quanto a me, nel 2004 scelsi con passione di intraprendere questa attività di allenatore, che ho condiviso con gli studi di economia prima, con la professione di revisore dei conti dopo, fino alla difficile scelta di rinunciare al contratto da dipendente nel 2014, per dedicarmi appieno agli allenamenti e regate sempre più intense in 470. Questo fino al 2017, quando, avendo compreso come ormai il futuro di questi ragazzi fosse solido e con le migliori prospettive, arrivò il momento di farsi da parte e come nel gioco dell'oca ritornare a formare giovani velisti del futuro nella classe Optimist, sempre e comunque alla Lega Navale Italiana - Lido di Ostia.

Ecco, se il 470 è ancora oggi una barca per la

quale nutro una grande passione, devo dire che tornare in Optimist non è da meno, perché insegnare le basi a ragazzi che muovono i loro primi bordi nella vela è un qualcosa che è in grado di dare emozioni e soddisfazioni uniche. Certo appena rientrato portavo con me un enorme bagaglio di esperienze accumulate negli anni in classe olimpica e un titolo di allenatore di IV livello Fiv/Coni, ma come tutte le attività – e questo penso che sia il bello di rimettersi in gioco nel tempo – esistono specificità per ogni barca, disciplina e fascia di età. Infatti, dopo un primo periodo di adattamento, sono felice di seguire oggi, collaborando con allenatori miei ex atleti (cosa che trovo fantastica!), una delle migliori realtà e squadre in Italia, composta da molti ragazzi appassionati e vincenti, di cui, tra gli altri, merita di essere citato Quan Adriano Cardi, Campione Europeo assoluto 2020, con l'idea, lì sullo sfondo, che ci siano le premesse per altre belle storie. ■



Quan Adriano Cardi (LNI Ostia), classificato Campione Europeo Optimist.

# La comunicazione: da buona opportunità a necessità (... anche per la LNI)

di Antonello de Renzis Sonnino



Viviamo tutti la realtà di un mondo connesso, senza più distanze geografiche o fisiche, e caratterizzato da eventi che si sviluppano ad alta velocità e frammentazione. Anche in questo ultimo anno, contraddistinto in modo determinante dal fenomeno pandemico, si è potuto assistere ad un'accelerazione dei processi lavorativi e comunicativi in tutte le organizzazioni, dalle più grandi a quelle di dimensioni ridotte, da quelle private alle pubbliche. Proprio la tecnologia ha permesso di continuare ad operare e a comunicare in modo rapido ed essenziale, seppur talvolta emerge la mancanza di una corretta verifica delle fonti delle notizie prima della loro diffusione. La velocità in alcuni

casi ha prevalso sulla precisione e, altro elemento di interesse, la tecnologia ha altresì permesso a qualsiasi cittadino di diffondere immagini, testi o documenti. In pratica il comune cittadino si può sostituire al giornalista, dando contezza di fatti o avvenimenti in modo spontaneo, ma senza la "mediazione" di un professionista, che peraltro risponde a un Codice Deontologico e a un controllo del suo capo redattore/direttore di testata.

In Italia la Pubblica Amministrazione ha mostrato di fare un nuovo passo nel campo della Comunicazione Istituzionale e della Pubblica Informazione a partire dal 2000, anno di promulgazione della Legge 7 giugno 2000, n. 150, "Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni". Si trattò del vero e proprio ingresso della P.A. nel mondo della comunicazione, anche se in modo ancora graduale e non del tutto vincolante. Di fatto, la legge prevedeva solo l'obbligatorietà per le amministrazioni pubbliche di dotarsi di un



*In apertura:* Il contrammiraglio in ausiliaria Antonello de Renzis Sonnino, da febbraio 2021 Capo Ufficio Comunicazione e promozione della LNI - Presidenza Nazionale, giornalista pubblicitario iscritto all'OdG del Lazio. *In questa foto:* Ripresa televisiva durante una prova al simulatore di vela di un giovane visitatore con un istruttore LNI.



Conferenza al Salone Nautico di Genova con i presidenti delle Sezioni LNI.

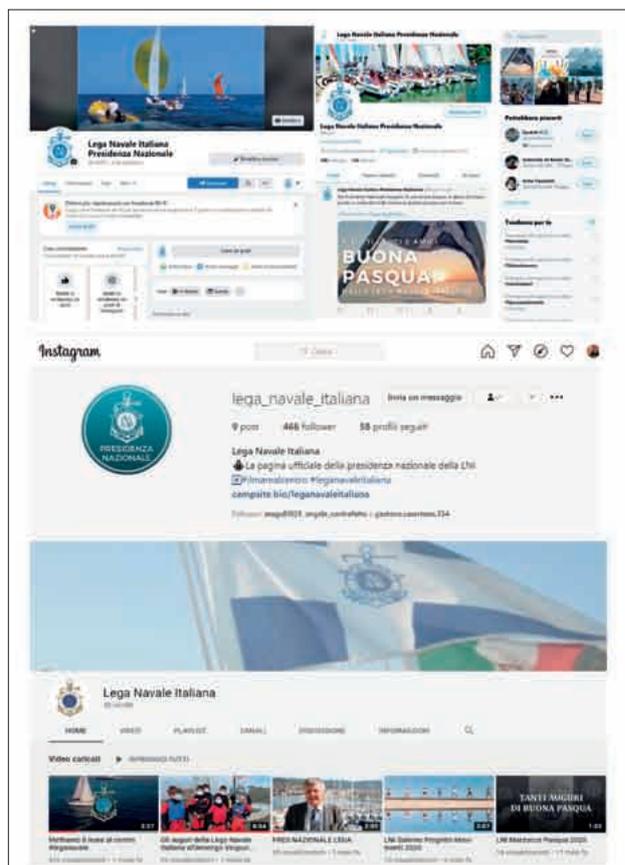
Ufficio Relazioni con il Pubblico (U.R.P.) mentre gli elementi apparsi poi determinanti, l'Ufficio Pubblica informazione (più noto come Ufficio Stampa) e la figura del Portavoce, restavano nel campo dei suggerimenti e quindi non vincolanti per l'organizzazione.

All'epoca, la comunicazione veniva considerata, almeno nel settore pubblico, una opportunità più che una necessità. In poco tempo è emersa la necessità di dovere, più che potere, comunicare in maniera efficace per tutte le organizzazioni, senza distinzione di dimensione e caratteristiche proprie. Negli ultimi anni si è assistito a un incremento di presenza dei media digitali e, quindi, alla diffusione di massa di nuove tecnologie, come quella del web, dei social network e degli smartphone, che hanno affiancato i canali di diffusione classici quali la radio, la televisione, la carta stampata e le attività promozionali a contatto con il pubblico. In Italia, come nella maggior parte dei Paesi occidentali, si nota tuttora un trend in crescita dell'utilizzo di Internet e dei Social da parte della popolazione: giornalmente l'84% della popolazione che accede a Internet (+2% nel 2021) con un 68% attivo sui canali Social (+6%), con diverse modalità d'uso, dall'intrattenimento, all'informazione, alla semplice condivisione e conversazione. I video (93%) sono i contenuti

più ricercati, ma aumentano anche le ricerche di contenuti audio, con il 61% che ascolta musica in streaming e il 25% che fruisce di podcast. YouTube si conferma la piattaforma più utilizzata, seguita da WhatsApp e Facebook (fonte: *Rapporto Digital 2021*).

Anche la Lega Navale Italiana (LNI), dal canto suo, sta sviluppando una struttura per la gestione dei propri strumenti di comunicazione, incrementando le proprie capacità nei canali digitali per la diffusione dei messaggi istituzionali diretti al grande pubblico, nella considerazione dei diversi targets comunicativi. Ciò comporta anche un adeguamento al modus operandi nell'attività di comunicazione, dovendo sviluppare un approccio

cross-mediale, ovvero mettendo in connessione i differenti mezzi di comunicazione, utilizzando contemporaneamente, diversificandoli nella forma e adattando i loro contenuti allo strumento. Più nel dettaglio, ad oggi sono già pie-



namente attivi quattro Social media della LNI - Presidenza Nazionale: *Facebook, Youtube, Twitter e Instagram*, quest'ultimo attivato di recente. I contributi forniti dalle Sezioni/Delegazioni sono fondamentali per mantenere aggiornati ed efficaci i quattro Social attivati, così come i due siti gestiti sempre dalla Presidenza Nazionale. Oggi, la tendenza è di poter disporre di un ampio ventaglio di strumenti di comunicazione, non solo tradizionali, ma complementari tra loro, capaci in qualsiasi contesto di interagire, integrarsi e supportarsi.

Per consolidare e incrementare l'immagine della LNI è peraltro fondamentale diffondere capillarmente una comunicazione chiara, completa, continua e coerente, avvalendosi di tutti gli strumenti disponibili, in modo da aumentare la consapevolezza del pubblico sull'importante compito svolto, nel ruolo di Ente pubblico di riferimento nel panorama marittimo nazionale, con il fine principale di portare all'attenzione del Paese l'importanza culturale, sociale, sportiva, commerciale e ambientale del mare e delle acque interne, con il necessario coinvolgimento di ogni singolo appartenente all'associazione. Inoltre, l'attività comunicativa non può prescindere dal contatto diretto con il pubblico, ad oggi

uno dei principali strumenti utilizzati dalle differenti organizzazioni. Gli incontri nelle scuole, la presenza della LNI a mostre, saloni e fiere, le conferenze illustrative, le attività con argomenti direttamente afferenti alla cultura del mare, le sinergie con altre organizzazioni legate al mare (Marina Militare, Organismi dello Stato, Associazioni del settore) costituiscono occasioni di incontro apprezzate dalla popolazione, in quanto, almeno in quei momenti, il pubblico ha la possibilità di avvicinarsi alla realtà della Lega Navale Italiana e di dialogare con i suoi rappresentanti. Tutto ciò consente di promuovere la propria immagine e di rinsaldare il legame con la cittadinanza, mostrandole il proprio operato e le proprie capacità.

La Comunicazione è oramai divenuta una necessità anche per la Lega Navale Italiana, il cui cuore pulsante sono i suoi oltre 50mila soci, il contributo dei quali anche in questo settore è ritenuto strategico per poter dare la giusta contezza ai meriti dell'impegno di un Ente pubblico istituzionale a carattere associativo, punto di riferimento nel panorama marittimo nazionale, con il fine di portare all'attenzione del paese l'importanza del mare e degli spazi acquei interni in tutte le diverse declinazioni. ■



Incontro con i ragazzi delle scuole in occasione del 120° anniversario della Lega Navale Italiana.



Enrico Cernigoi

## LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

*Le operazioni della Regia Marina, della Kriegsmarine e l'attività di spionaggio in Sud America*

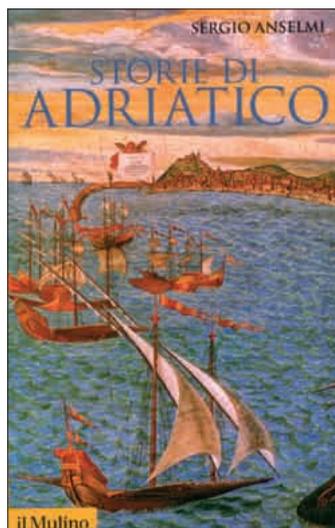
Itinera progetti - Bassano del Grappa (Vicenza) 2019  
Pag. 272 (224+48 ill.) - € 20, 90

Autore di numerosi libri e articoli dedicati ai due conflitti mondiali, in questo volume egli affronta un argomento fondamentale per comprendere le dinamiche dell'impiego della Regia Marina nell'Atlantico meridionale. Utilizzando anche documenti da poco desecretati in ambito americano e britannico, egli porta all'attenzione del lettore aspetti pressoché inediti delle operazioni attuate dalla flotta sottomarina della Regia Marina e della Kriegsmarine fra le coste dell'Africa e quelle del Sud America, sottolineandone il nesso con le strategie politiche di spionaggio delle

Forze dell'Asse nell'America Meridionale. All'interno di questa analisi storica inserisce un ampio capitolo relativo alla vicenda del sommergibile *Barbarigo* e del suo comandante, che dichiarò di avere affondato due corazzate della Marina statunitense nel corso del 1942. Scopo dell'autore non è quello di porre la parola fine su questa controversa vicenda, quanto di fornire un

quadro completo degli eventi attraverso testimonianze dell'epoca, documenti ufficiali della Regia Marina e dossier storici della Marina americana. Una revisione delle bozze non curatissima è compensata da un ricco inserto di foto e dal valore del testo, riferimento per gli appassionati e per quanti vorranno approfondire la tematica.

Marina Pagano



Sergio Anselmi

## STORIE DI ADRIATICO

il Mulino - Bologna 2020  
Pag. 208 - € 12

La ristampa di *Storie di Adriatico* rallegra chiunque si occupi di quel mare che, secondo Fernand Braudel, sintetizza tutti gli aspetti del Mediterraneo. Il libro contiene 13 storie, raccolte con l'accuratezza e la completezza dell'accademico e con la capacità di descrivere i fatti e le atmosfere propria dei grandi scrittori. Le storie sono vere

per ciò che è stato possibile ricavare dalla documentazione reperita negli archivi e veritiere per quello che riguarda le caratteristiche umane dei personaggi. Fabrizio Marcantoni, libraio senigalliese, mi ha raccontato che l'opera è stata concepita nella biblioteca di Serejevo prima che questa venisse devastata dalla guerra. Il libro rende due memorie: quella di persone che hanno vissuto dal 1400 alla prima guerra mondiale e quella di documenti di cui forse si è persa ogni traccia. Le storie presentano episodi della vita di marinai, signori, mercanti, pescatori, soldati, madri di famiglia, domestiche delle etnie che hanno abitato e abitano le coste di quello che era il Golfo di Venezia. La precisione delle descrizioni è tale che chi conosce quei porti non faticerà a riconoscerne i luoghi. Le vicende personali riportano alla storia del Mare Adriatico: il riscatto dei pescatori rapiti dai pirati barbareschi, l'arrivo sulle colline del Montefeltro dei coloni slavi, il dramma della coscrizione dei giovani monte-

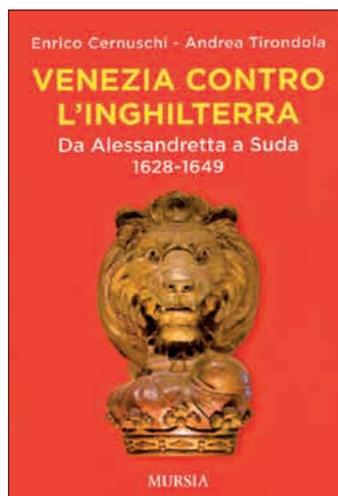


negrini tra le file dei Giannizzeri, la conversione forzata degli ebrei, il bombardamento di Senigallia nella prima guerra mondiale, i primi turisti sulla spiaggia di Pesaro...

Chi va per mare apprezzerà la precisione in tutto quanto riguarda la navigazione. Le descrizioni delle condizioni di vita nei borghi marinari che si collocavano "ai margini della città murata" vi portano dentro quel mondo. I prota-

gonisti lottano per sopravvivere in un ambiente duro. In mare e nei porti le regole sono dettate dalla necessità di sopravvivere. Questo è un libro da tenere a bordo quando si naviga tra Ancona e Ragusa, magari assieme agli altri tre che Anselmi ha scritto con il medesimo taglio: *Ultime storie di Adriatico, Mercanti, corsari, disperati e streghe e Perfido Ottocento*.

Roberto Petrucci



Enrico Cernuschi - Andrea Tironola

## VENEZIA CONTRO L'INGHILTERRA

Da Alessandretta a Suda  
1628-1649

Mursia editore - Milano 2020  
Pag. 216 - € 17

Gli AA., noti ai nostri lettori, appartengono a una schiera contemporanea di studiosi che non paghi di basare le proprie conoscenze sulla semplice lettura di testi, hanno sviluppato il "vizio", per altro virtuoso, di consultare le fonti archivisti-

che relative agli avvenimenti, recenti o lontani nel tempo che siano. Poiché nel farlo hanno turbato equilibri consolidati, essi hanno suscitato la reazione di un certo numero di detrattori accademici che vedono nella confutazione delle proprie tesi un reato di lesa maestà. Per gli appassionati di Storia, di questa grande Maestra di vita, però, quello che più di tutto conta non è un insieme di speculazioni, per quanto utili a meglio capire i fatti, ma la verità; e questa la si coglie proprio dai documenti originali; già immediatamente a valle di essi, infatti, le relazioni che ne derivano la possono riportare distorta o completamente falsata. La bontà di questo volume sta proprio nel portare il lettore a confrontarsi con le fonti primarie. Nel farlo vengono evidenziate vere e proprie menzogne che ci sono state propinate in passato. Va da sé che in tempo di guerra, l'uso della menzogna è quello di un'arma come un'altra ed entrambe le parti l'adottano. Quello che però non andreb-

be tollerato è che le menzogne del periodo bellico vengano fatte percolare negli scritti successivi ai conflitti, diventando la "Storia". Ed anche se la Storia la scrivono i vincitori, e spesso gli storici della parte loro avversa dispongono solo di tale "storia" a cui rifarsi, è assurdo che a distanza di molto tempo dagli eventi a cui ci si riferisce, molti "storici" nostrani insistano a seguire linee dimostrate - fatti alla mano - false! Da questo volume, in cui i fatti d'arme di una delle più famose Repubbliche marinare italiane, relativi ad un periodo circoscritto, vengono posti nella giusta luce, emerge inoltre da frequenti parallelismi con una storia più recente, una tendenza culturale alla menzogna di quelli che sono stati spesso i nostri avversari. Non è mai bello additare le azioni di alcuni come quelle di tutto un gruppo ma quando queste azioni si ripetono spesso in settori delicati come quello storico e da parte di alcuni fra i massimi studiosi appartenenti a quel gruppo, è normale che il rifiuto morale si concretizzi verso tutto il gruppo. Questo scritto vuole contrastare una tendenza, tipicamente britannica, di rifiutare il valore e la capacità ogni qual volta essa sia evidentemente, palesemente, "Italiana", come se in quanto italiani, fossimo assolutamente incapaci di esprimere valore, ingegno, superiorità, abnegazione in qualsiasi circostanza. Un elogio agli autori per averlo fatto in un modo piacevolmente leggibile.

Paolo Bembo

# Il regime sanzionatorio della nautica

di Aniello Raiola



Nel 2005, con il Codice della nautica da diporto, è nato un vero e proprio “sistema” sanzionatorio dedicato alla materia, totalmente depenalizzato, adeguato a regolare le violazioni più ricorrenti connesse con la navigazione da diporto (fatta eccezione soltanto per quelle in materia di aree marine protette<sup>1</sup>): un sistema che ha escluso ogni ricorso al codice della navigazione, motivo per il quale le norme del Codice della nautica sono ritenute prevalenti. Di seguito analizzeremo le condotte illecite previste dal Codice con la correlata sanzione pecuniaria principale e le eventuali sanzioni accessorie.

1. *Comando di natante/imbarcazione da diporto senza aver conseguito la prescritta abilitazione o con abilitazione re-*

<sup>1</sup> Le violazioni in materia di aree marine protette restano regolate dall'articolo 30 della legge 6/12/1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette).

*vocata, sospesa, ritirata o non rinnovata per mancanza dei requisiti.*

Sanzione da € 2755 a € 11 017 e sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg. In caso di comando di nave da diporto la sanzione pecuniaria è raddoppiata.

2. *Comando di unità da diporto con patente scaduta di validità.*

Sanzione da € 276 a € 1377.

3. *Comando di natante/imbarcazione da diporto (senza obbligo di patente) in mancanza dei prescritti requisiti di età.*

Sanzione da € 65 a € 665.

4. *Omessa o ritardata trascrizione nei registri navali (oltre 60 giorni dalla data dell'atto) di atti relativi alla proprietà o ad altri diritti reali su imbarcazioni o navi da diporto.*

Sanzione da € 207 a € 1033.

Qualora l'interessato non provveda alla regolarizzazio-

ne, si aggiunge il ritiro della licenza di navigazione.

5. *Inosservanza di disposizione di legge o di regolamento o di provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, compresi i porti, ovvero inosservanza di disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione.*

Sanzione da € 276 a € 1377.

Se trattasi di natante da diporto, la sanzione è dimezzata.

In materia di sicurezza della navigazione si aggiungono: il sequestro del mezzo nautico, in caso di rilevante pericolo per l'incolumità delle persone, e l'eventuale confisca; la sospensione della patente nautica fino a 3 mesi, quando sono commessi atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica o da produrre danni; la sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca se si incorre in recidiva nell'arco del biennio), in caso di navigazione a distanza



inferiore ai 100 m da segnale sub oppure di mancanza a bordo di unità adibita a diving di mezzi salvataggio/dotazioni sicurezza/persona abilitata al primo soccorso subacqueo; la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg., in caso di reiterazione nell'arco del biennio delle violazioni del punto precedente.

6. *Violazione dei limiti di velocità.*

Sanzione da € 414 a € 2066, cui si aggiungono la sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca in caso di recidiva nell'arco del biennio) e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg., in caso di reiterazione nell'arco del biennio.

7. *Inosservanza, al di fuori dei casi precedenti, di una qualsiasi altra disposizione del codice della nautica da diporto, del regolamento di attuazione o di un provvedimento emanato dall'autorità competente.*

Sanzione da € 65 a € 665.

8. *Uso di targa prova fuori dei casi consentiti.*

Sanzione da € 2755 a € 11 017.

9. *Uso commerciale di unità da diporto senza l'osservanza delle formalità previste oppure utilizzo di unità da diporto adibite a un uso commerciale per altro uso commerciale non dichiarato o di quelle adibite a locazione e noleggio per uso privato oppure, infine, esercizio con unità da diporto di attività di trasporto passeggeri a titolo oneroso.*

Sanzione da € 2775 a € 11 017.

Nell'ipotesi di esercizio con unità da diporto di attività di trasporto passeggeri a titolo oneroso si aggiungono la sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi (revoca in caso di recidiva nell'arco del biennio) e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

10. *Produzione, nel commettere le altre violazioni, di danno ambientale o di solo pericolo di danno ambientale.*

La sanzione prevista per la violazione commessa è aumentata da un terzo alla me-

tà e si aggiungono la revoca della patente nautica, nonché, nei casi di maggiore gravità, il sequestro dell'unità.

*11. Comando di unità da diporto in stato di ebbrezza.*

Sanzione da € 2755 a € 11 017, se tasso alcolemico superiore a 0,5 e fino a 0,8 grammi per litro, cui si aggiungono la sospensione della patente da 3 a 6 mesi, la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

Sanzione da € 3500 a € 12 500, se tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 grammi per litro, cui si aggiungono la sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno, la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

Sanzione da € 5000 a € 15 000, se tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, cui si aggiungono la sospensione della patente da 1 a 2 anni (revoca in caso di recidiva nell'arco del biennio), la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici, la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg e il sequestro dell'unità.

Le sanzioni descritte (pecuniaria e sospensione patente) sono raddoppiate in caso di

comando di nave da diporto o se è provocato un sinistro marittimo. In tale ultimo caso si aggiunge il sequestro dell'unità nonché, se il tasso alcolemico è superiore a 1,5 g/l, la revoca della patente.

Le sanzioni descritte sono aumentate da un terzo alla metà per le violazioni commesse tra le 22:00 e le 7:00.

*12. Comando di unità da diporto in stato di ebbrezza, quando il trasgressore è minore di anni 21 o l'unità è adibita a fini commerciali.*

Sanzione da € 500 a € 2000, per tasso alcolemico superiore a 0 e fino a 0,5 grammi per litro, cui si aggiunge la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg. La sanzione pecuniaria è raddoppiata e si aggiunge il sequestro dell'unità, se è provocato un sinistro marittimo.

Per tasso alcolemico superiore a 0,5 e fino a 0,8 g/l, le sanzioni previste al punto 11 (pecuniaria e sospensione patente) sono aumentate di un terzo e restano invariate la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

Per tasso alcolemico superiore a 0,8 e fino a 1,5 g/l, le sanzioni previste al punto 11 (pecuniaria e sospensione patente) sono aumentate da un terzo alla metà e restano invariate la visita medica per con-

ferma dei requisiti psico-fisici e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

Per tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, le sanzioni previste al punto 11 (pecuniaria e sospensione patente) sono aumentate da un terzo alla metà e restano invariate la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici (in caso di sospensione della patente) e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg. Si aggiunge la revoca della patente nautica, nel caso di unità da diporto adibite a fini commerciali oppure di minori di anni 21 che siano incorsi in recidiva nel biennio.

*13. Comando di unità da diporto in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.*

Sanzione da € 2755 a € 11 017, cui si aggiungono la sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni (revoca, in caso di recidiva nell'arco del biennio oppure nel caso di conduttori di unità da diporto adibite a fini commerciali), la visita medica per conferma dei requisiti psico-fisici e la sospensione della licenza di navigazione o ritiro della dichiarazione di potenza del motore da 15 a 60 gg.

Le sanzioni (pecuniaria e sospensione patente) sono raddoppiate in caso di comando di nave da diporto oppure se è provocato un si-

nistro marittimo. In tale ultimo caso si aggiunge il sequestro dell'unità.

Le sanzioni (pecuniaria e sospensione patente) sono aumentate da un terzo alla metà per i minori di anni 21 e i conduttori di unità da diporto adibite a fini commerciali, nonché per le violazioni commesse tra le 22:00 e le 7:00.

#### 14. Omessa copertura assicurativa RC.

Sanzione (prevista dal codice della strada) da € 868 a € 3471, cui si aggiunge il sequestro del mezzo nautico.

In tutte le ipotesi sopra descritte il trasgressore è ammesso a pagare una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole, pari al doppio del minimo, oltre alle spese del procedimento, entro il termine di sessanta giorni dalla contestazione immediata o, se questa non vi è stata, dalla notifica degli estremi della violazione. Tale somma è ridotta del 30 per cento, se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. Quest'ultima riduzione non si applica alle violazioni per le quali è previsto il sequestro dell'unità o la sospensione o revoca della patente nautica, nonché quando il trasgressore si è rifiutato di esibire la patente nautica o qualsiasi altro documento obbligatorio di bordo. ■



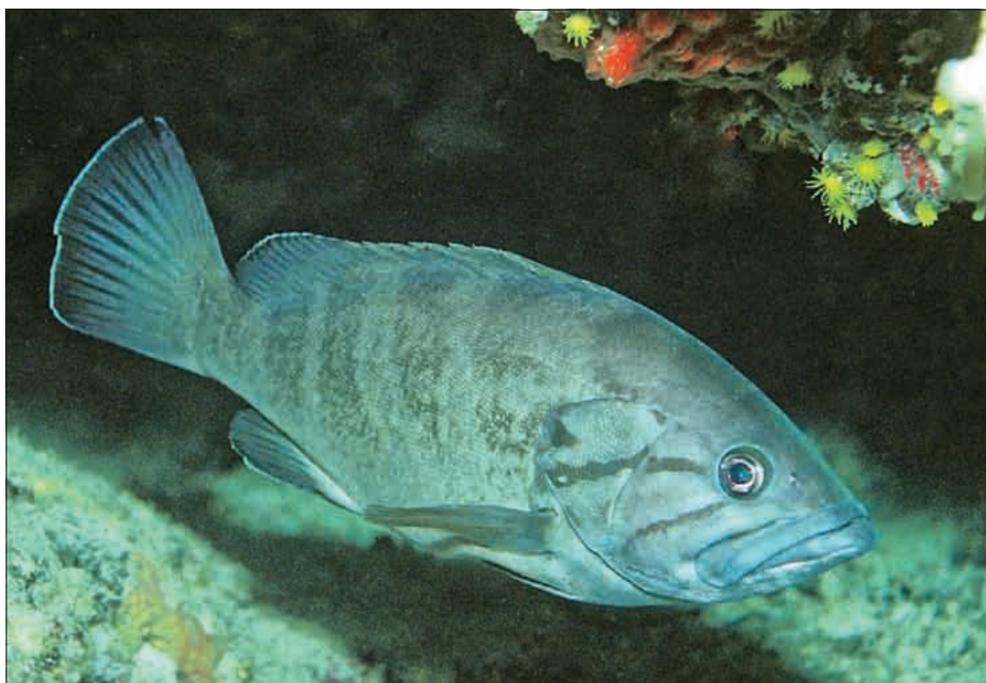
# La cernia bruna, maestosa e schiva regina dei fondali

di Riccardo Zago

**F**ino agli anni Sessanta non era raro incontrare questa meraviglia del mare anche a bassissime profondità, lungo tutte le coste italiane, e anche in taglie notevoli. Oggi, però, gli esperti stimano che nei nostri mari le dimensioni della popolazione di questo pesce si siano ridotte di un buon 50 per cento negli ultimi sessant'anni, tanto che la specie è stata inserita nella Lista Rossa Iucn (International Union for Conservation of Nature) come in pericolo di estinzione. Fra i motivi di questo declino si segnalano il decadimento dell'habitat marino e, soprattutto, un'attività di pesca eccessiva, in particolar modo di quella professionale e subacquea. A questo si deve aggiungere il fatto, non secondario, che la cernia bruna ha tempi di riproduzione piuttosto

lunghi, che i biologi marini valutano attorno ai quindici anni, corrispondenti più o meno a tre generazioni. Per fortuna, l'istituzione delle aree marine protette, nelle quali la cernia vive e si riproduce in maniera ottimale, e il divieto di trattenere e commercializzare esemplari di questo pesce inferiori ai

45 centimetri di lunghezza stanno cominciando a dare qualche frutto, facendo registrare una fase di ripresa della popolazione. Le principali minacce per la cernia bruna, comunque, restano la pesca eccessiva da parte di professionisti e subacquei, insieme al progressivo riscaldamento del Mediterraneo dovuto



In apertura: Una cernia bruna. In questa foto: *Epinephelus caninus* (IUCN).



*Epinephelus costae.*

sia ai cambiamenti climatici sia all'immissione in mare di acqua calda proveniente dagli impianti industriali. Tutto questo, aggiunto ai già accennati lunghi tempi di riproduzione, rende tuttora questa specie estremamente vulnerabile.

### **Tra pesca e semplice osservazione**

Oltre che dei pescatori subacquei, la cernia è preda ambita dei pescatori sportivi, che la cercano principalmente con lenze da fondo, ancorando la barca lungo le scarpate delle secche rocciose e sopra ai relitti. Un trucco che alcuni adottano per richiamarla vicino alla lenza è legare, poco

sopra l'amo con l'esca (pesci, molluschi e cefalopodi vivi o morti), un mazzetto di sardine: in breve l'odore attira altri pesci e, pian piano, il gran movimento che si viene a creare convince il predatore a uscire dalle sue tane per un facile banchetto, finché trova l'esca. Un altro sistema è la traina di profondità con la barca a lento scarroccio: un grosso piombo a fine lenza segnala alla mano del pescatore l'andamento del fondale, così da non perderne mai il contatto, mentre l'amo (o gli ami) con l'esca sono legati a braccioli fissati un paio di metri sopra. Resta da segnalare l'utilizzo dei palamiti, o "parangali", più tipico però della pesca

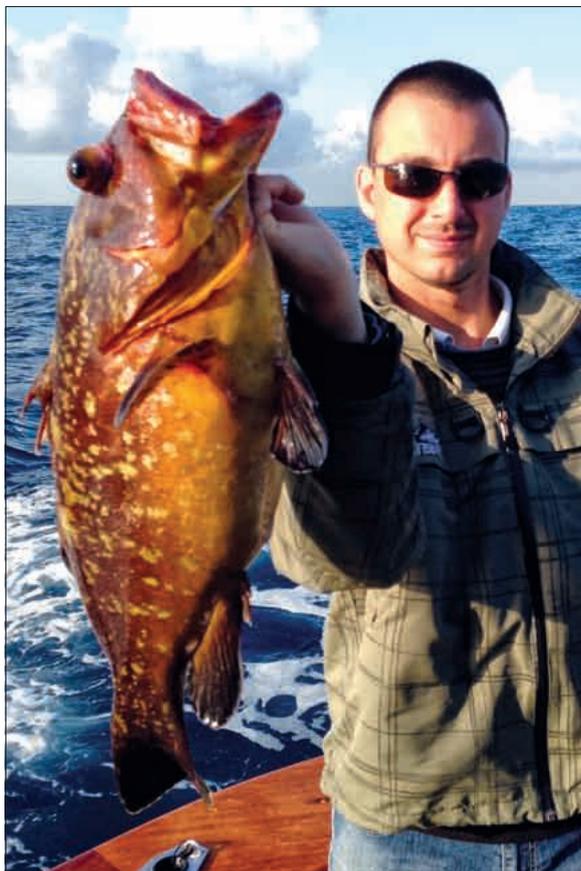
professionale in alternativa alle reti da posta e alle reti a strascico.

Pesca a parte, la cernia è un pesce di grande interesse per la subacquea e la sua recuperata presenza lungo i fondali costieri delle aree marine protette attrae molti subacquei che desiderano semplicemente osservarla, come accade a Ustica, nel Parco dell'Asinara, alle Tremiti e a Lampedusa.

### **Al mercato e in cucina: occhio alle truffe!**

In base alla stagionalità della pesca, che avviene tutto l'anno ma in particolare in estate e in autunno, la cernia viene commercializzata sia fresca sia congelata. Le sue carni bian-

che, venate di rosa, sono ottime e assai apprezzate per il sapore delicato e la quasi totale assenza di lisce; la loro delicatezza, però, consiglia di consumarle in giornata o, al limite, di conservarle in frigorifero per uno o due giorni al massimo. Poiché si tratta di un pesce di dimensioni elevate, la cernia viene spesso venduta anche in filetti già pronti ma, volendo scegliere un pesce intero, sarà bene fare attenzione agli occhi, che devono essere lucidi e non rientranti, e all'odore, che deve risultare gradevole e assolutamente non avere sentore di ammoniac; anche il colore deve essere vivido, sia per quanto riguarda la livrea sia all'interno delle branchie. Attenzione, poi, alle truffe: sempre più spesso vengono venduti per cernie pesci che in realtà non lo sono, a cominciare da specie della stessa famiglia ma tipiche di altri mari, quindi meno pregiate di quelle del Mediterraneo e sottoposte a lunghissimi spostamenti nelle celle frigorifere, per finire a pesci venduti come filetti di cernia ma che della cernia non sono nemmeno lontanamente parenti, come eglefino e platessa, o addirittura a pesci d'acqua dolce di valore commerciale ancora più scarso come il persico africano o il famigerato pangasio del Mekong. Una volta in cucina, considerate le carni partico-



Le cernie sono catture ambite anche dai pescatori sportivi.

larmente saporite, la cernia si adatta a diverse cotture e a numerose ricette: come ottimo condimento per la pasta, infarinata e fritta, cucinata in umido ma anche al forno, in cartoccio e alla griglia, oppure semplicemente cotta al vapore e condita con olio e sale; se freschissima, poi, fa un figurone persino in tartare abbinata, per esempio, al pompelmo rosa e condita con dell'olio extravergine d'oliva e del succo di lime.

### Cernia bruna. Carta d'identità

– Nome scientifico: *Epinephelus marginatus* (Lowe, 1834).

– Nomi comuni: cernia, cernia bruna, cernia di scoglio,  *dusky grouper* (Gran Bretagna),  *mérou noir* (Francia),  *kirnja* (Croazia),  *rophós* (Grecia),  *me-ro* (Spagna),  *riesen zackenbarsch* (Germania).

– Dimensioni: lunghezza, fino a 150 cm; peso, fino a 60 kg e oltre.

– Distribuzione: oltre che nel Mediterraneo, lungo tutte le coste, le isole e le secche dei mari italiani, la specie si trova nell'Oceano Atlantico orientale e occidentale, dal Brasile meridionale e dall'Uruguay all'Argentina, nell'Oceano Indiano occidentale, nelle Isole Britanniche e fino al Mozambico e al Madagascar. Segni particolari: corpo ovaliforme, ricoperto di numerose squame, con testa grossa e grande bocca dalla mandibola inferiore sporgente; è dotata di una sola pinna dorsale e di una pinna anale, la coda è arrotondata; colorazione bruno-rossastra, con macchie più chiare, o bruno-giallastra con macchie tendenzialmente più scure negli esemplari più vecchi, con tipiche macchie chiare intorno all'occhio.

– *Chi è*: appartenente alla famiglia dei Serranidi, è un pesce dalle abitudini solitarie, territoriali e piuttosto schive, anche se si tratta di un animale comunque dotato di una certa curiosità.

– *Dove vive*: a profondità va-

riabile tra i 10 e i 50 metri, spingendosi fino ai 200 metri, spesso vicino a secche e fondali rocciosi ricchi di anfratti, grotte e fenditure dove nascondersi; predilige i fondali rocciosi e sabbiosi a *Zoostera* e *Posidonia*, a profondità tra gli 8 e i 100 metri; gli esemplari più giovani stanno più in prossimità della costa.

- Cosa mangia: molluschi e altri cefalopodi, tra cui i polpi di cui è ghiotta, oltre a crostacei e altri pesci.
- Curiosità: ermafrodita proterogino, cioè nasce femmina e diviene maschio successivamente, secondo alcuni studi intorno ai dodici anni di età, per cui gli esemplari più grandi sarebbero tutti di sesso maschile, mentre in base ad altre ricerche dopo un ulteriore numero di anni diverrebbe totalmente sterile. La riproduzione avviene durante il periodo estivo. Pesce molto longevo, può vivere fino a cinquant'anni ma pare ne siano stati pescati esemplari di oltre i sessant'anni d'età.
- Valori nutrizionali per 100 g: 92 kcal, 19,38 g proteine, 1,02 g grassi, 0 g carboidrati, 79,22 g acqua, 1,17 g ceneri.

## Una famiglia numerosa

La cernia o cernia bruna (*Epinephelus marginatus*), cui dedichiamo la nostra scheda, è un pesce della famiglia dei Serranidi cui appartengono anche altre specie di *Epinephelus* che possiamo

incontrare nel Mediterraneo, seppure anche queste più o meno a rischio. Vale la pena descriverle brevemente, almeno per quanto riguarda le più comuni, a cominciare dalla cernia bianca (*Epinephelus aeneus*), che è diffusa in tutto l'Atlantico occidentale e penetra anche nel Mediterraneo, dove però è un po' più

vrea a bande scure che fanno contrasto con altre più chiare, soprattutto negli esemplari giovani. La cernia bianca supera raramente i 110 centimetri di lunghezza.

C'è poi la cernia dorata (*Epinephelus costae*), di dimensioni inferiori: fino a 80 centimetri di lunghezza per 8-9 chili di peso. Rispetto alla cernia bru-



Un palamito per la pesca professionale.

raro incontrarla. Talvolta viene catturata lungo le coste di Sicilia, Calabria e Sardegna; inoltre è abbastanza comune avvistarla nei pressi dell'Isola di Pianosa, in Toscana. A differenza delle altre cernie, predilige i fondali mobili con presenza di praterie di *Posidonia* oceanica. Presenta un corpo decisamente più allungato e si riconosce per due o tre tipiche linee a raggiera di colore bianco acceso dietro l'occhio, oltre che per la li-

na ha sagoma più allungata e mandibola ancor più prominente, e si riconosce per la macchia color giallo oro dietro l'opercolo branchiale che sbiadisce con la morte del pesce. Nel Mediterraneo è più facile incontrarla nelle regioni meridionali, su fondali misti di sabbia con prevalenza di roccia.

Ancora meno comune è la cernia nera (*Epinephelus caninus*), detta anche cernia gigante perché può raggiungere



*Polyprion americanus.*

i 150 centimetri di lunghezza per 90 chili di peso. L'areale di questa specie è ancora più meridionale rispetto alle altre cernie e il suo incontro è possibile quasi esclusivamente in acque siciliane e greche, fra i 100 e i 200 metri di profondità su fondali rocciosi o misti. Simile alla cernia bruna, si riconosce per alcune linee scure dietro l'occhio e le pinne dorsale, anale e caudale bordate di bianco.

Resta, infine, da parlare della cernia di fondale, nota anche come "dotto", e cattura ambita di pescatori sportivi e subacquei, anche se in realtà questo pesce non viene più classificato come facente parte della famiglia Serranidae, come le altre cernie, bensì di quella delle *Polyprionidae*, come testimonia la nuova nomenclatura della specie, che è *Polyprion americanus*. Il suo corpo tozzo è facilmente rico-

noscibile dalle altre cernie per l'enorme bocca, per la mandibola ancor più sporgente, per la fronte concava con una gobba evidente dietro l'occhio e per la livrea grigio piombo. Pesce che oltrepassa il metro di lunghezza e i 50 chili di peso, da adulto tende in acque ancor più profonde (anche fino a 1000 metri) in ambienti rocciosi e, soprattutto, nei pressi e all'interno dei relitti. ■

## PRESIDENZA NAZIONALE

### Nautica solidale: incontro con il ministro per le Disabilità Stefani e il sottosegretario alla Difesa Pucciarelli

Lo scorso 1° aprile, a Roma, il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana ammiraglio di squadra (a) Donato Marzano ha incontrato il ministro per le Disabilità sen. Erika Stefani e il sottosegretario alla Difesa sen. Stefania Pucciarelli.

Con l'occasione, il Presidente della LNI ha illustrato i numerosi progetti avviati negli ultimi anni sulla disabilità e l'inclusione sociale nelle diverse regioni, grazie anche alla capillare diffusione sul territorio delle strutture periferiche; peraltro, la promozione delle attività sportive "in acqua" senza limiti di età e con particolare attenzione alle categorie sociali meno agiate e alle persone diversamente abili rappresenta una delle principali aree di attività dell'Ente istituzionale.



Il Presidente Marzano riceve il ministro Stefani e il sottosegretario Pucciarelli.



Proprio nel prioritario settore dell'inclusione sociale sono da evidenziare 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 mese di ottobre 2021 proprio con la Federvela (FIV) e il CIP. L'ammiraglio Marzano ha altresì sottolineato che "si tratta di una missione che la Lega Navale Italiana porta avanti con la passione e lo spirito di servizio dei suoi soci, che credono nella centralità del Mare come moltiplicatore di potenza dell'economia del Paese e al tempo

stesso come maestro di vita; dobbiamo essere pronti ad una rapida ripartenza post-pandemia sempre con il mare al centro delle nostre attenzioni. Oggi ho anche avvertito una forte sintonia da parte delle Istituzioni con l'operato della LNI".

La senatrice Pucciarelli ha aggiunto: "La Lega Navale è una perfetta sintesi delle più importanti sinergie legate al mare che, grazie alla passione di uomini e donne che ci credono fino in fondo, sarà in grado di portare al largo e in sicurezza anche persone speciali con qualche difficoltà. La Difesa c'è e resterà sempre al fianco di chi vorrà mantenere e vivere il mare come elemento senza barriere".

Infine: “La Lega Navale Italiana è un mirabile esempio di come la cultura dell’accessibilità possa e debba essere un valore da promuovere, valorizzare, al centro di sempre nuove iniziative e progettualità. La sua capacità di unire la cultura del mare, lo studio e la diffusione delle nozioni specifiche e di realizzare progettualità dedicate alle persone con disabilità consente a tutti di poter godere e fruire pienamente di questo straordinario patrimonio. Il fatto che tutto questo sia, in special modo, rivolto ai giovani, diventa un potentissimo veicolo di formazione. Un futuro più accessibile è un futuro migliore per tutti”, ha commentato il ministro Stefani.

La Lega Navale Italiana, fondata nel 1897, è un Ente pubblico non economico, senza fine di lucro, a carattere associativo, avente lo scopo di diffondere nella popolazione, quella giovanile in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l’amore per il mare e l’impegno per la tutela dell’ambiente marino e delle acque interne. Ad oggi si presenta costituita da circa 50 000 soci ordinari, su un comples-

so di 80 basi nautiche, oltre 260 strutture periferiche tra Sezioni e Delegazioni, con un parco imbarcazioni sociali a vela e a motore che raggiunge le 14000 unità distribuite lungo tutta la costa nazionale. La Lega Navale Italiana da anni non riceve fondi pubblici e si autofinanzia con i contributi dei propri soci.

## CATANIA

### “Un sorriso in mezzo al mare”

La Lega Navale Italiana Sezione di Catania dona “Un sorriso in mezzo al mare” a 10 ragazzi disabili.

Sabato 10 aprile, alla vigilia della Giornata del mare, la Sezione di

Catania, in convenzione con l’Associazione L’angelo Federico Onlus, ha ospitato 10 ragazzi disabili e i loro accompagnatori a bordo di due delle proprie imbarcazioni a vela, il *Caliente* (un Oceanis 440) e *Ionia 97* (un Bavaria 47’), assegnategli dall’Autorità Giudiziaria a seguito di un sequestro alla criminalità organizzata. Alle ore 10:00, nei pressi del pontile della Sezione, il sindaco di Catania Salvo Pogliese, l’assessore al Mare Michele Cristaldi, il presidente dell’associazione L’Angelo Federico Dario Vellini, il presidente del Movimento Cristiano dei Lavoratori di Catania Pier Giuseppe De Luca sono stati ricevuti dal presidente della LNI di Catania Giuseppe Di Catal-

do. Erano presenti la stampa e alcune televisioni locali. Dopo il saluto del presidente della Sezione hanno preso la parola tutti gli intervenuti. Dopo le foto di rito, le imbarcazioni, condotte dai comandanti Francesco Amato e Francesco Toscano con a bordo ciascuna cinque ragazzi e gli accompagnatori, sono salpate per una breve uscita nel Golfo di Catania fino al Porto Rossi, dove hanno fatto una breve sosta. Hanno costeggiato un breve tratto della costa catanese fino a giungere al rinomato Porto Rossi per una piacevole sosta. Questo evento ha segnato la ripresa delle attività dopo la lunga sosta dovuta alla pandemia.

La Sezione già da tempo si occupa di queste attività a carattere sociale, avendo stipulato protocolli di intesa con associazioni onlus che curano le attività di persone diversamente abili, per favorire la fruibilità del mare anche da parte loro. Alcune onlus hanno in programma il varo di un’imbarcazione pensata per l’eliminazione delle barriere in modo da permettere un’agevole e confortevole utilizzazione da parte dei diversamente abili.



Una delle due imbarcazioni assegnate alla LNI di Catania dall’Autorità Giudiziaria che hanno preso il largo con dieci ragazzi disabili.

## LIVORNO

### Settimana velica internazionale. Regata delle Vele d'Epoca

di Fabrizio Monacci,  
presidente di sezione

Nei giorni 24 e 25 aprile si sono svolte le due prove previste per la Regata delle Vele d'Epoca, organizzata dalla Sezione di Livorno insieme allo Yacht Club di Cala de' Medici di Rosignano Marittimo, sotto il patrocinio della Presidenza Nazionale della LNI. A sfidarsi, proprio in queste acque, le 4 barche partecipanti: *Artica II*, *Chaplin* e *Penelope* (tutte della Marina Militare) e *Ojalà II*.

La regata si è conclusa con la vittoria di *Penelope*, alla quale è andata la coppa messa in palio dalla Presidenza LNI per il primo equipaggio militare al traguardo. Seconda, a pari merito, *Ojalà II*, terza *Chaplin*.

Si ringraziano particolarmente lo YCCM per l'usuale e squisita ospitalità ed efficiente collaborazione e la Marina Militare, che ha messo in campo ben 3 barche pur avendone altre 4 contemporaneamente impegnate



Premiazione con la coppa messa in palio dalla Presidenza LNI per il primo equipaggio militare al traguardo.

nella Regata Accademia Navale (RAN) sul percorso più lungo del Mediterraneo (ben 630 miglia). Gli equipaggi delle Vele d'Epoca si sono dati appuntamento per l'edizione 2022 nella certezza che porteranno buoni frutti, il coraggio e la voglia di ripresa manifestata per questa edizione, pesantemente condizionata dall'emergenza sanitaria.

evento stagionale è riuscita a conquistare il podio nella classe giovanile under 17 e under 13. Nonostante le restrizioni Covid19, nel pieno rispetto dei protocolli CONI per le attività agonistiche nazionali, la squadra della Lega Navale Italiana San Benedetto del Tronto si è presentata sulla linea di partenza con un team di 4 elementi: Rebecca

## SAN BENEDETTO DEL TRONTO

### Regata Internazionale classe O'pen Skiff

Ottimo esordio di stagione per la Lega Navale Italiana San Benedetto del Tronto, che al suo primo

Orsetti e Sofia Cerri per gli U17 e Federico Emiliani e Paolo Nepi per gli U13.

Il vento non si è fatto attendere, con un'intensità intorno ai 15 nodi da NE e mare formato. Negli U13 Federico Emiliani e Paolo Nepi conquistano rispettivamente il primo e il secondo posto, mentre negli U17 Rebecca Orsetti consegue il 3° posto, rallentata in classifica generale da due penalità inflittele durante la prima giornata. Molto bene anche la prestazione di Sofia Cerri, anche se al momento è concentrata sul passaggio alla nuova classe RS Feva, che inizierà a breve.

Appuntamento al 22 aprile in Toscana per la prossima tappa nazionale.



Da sinistra: Paolo Nepi, Sofia Cerri, Rebecca Orsetti e Federico Emiliani.

## Trapani

### Successo per un weekend di vela

Si è chiuso il 3 maggio con la vittoria di *South Kensington*, dell'armatore Massimo Licata D'Andrea, il "Campionato Nazionale d'Area Ionio e basso Tirreno", valevole per la qualificazione del campionato assoluto 2021. Un weekend di vela d'altura che ha visto pro-

dell'armatore Mario Badami. Un evento che ha dato il via alla stagione sportiva della Lega Navale Italiana di Trapani, pronta a organizzare nell'imminente futuro altre attività che coinvolgano il panorama della provincia trapanese.

Contestualmente al "Campionato Nazionale d'Area Ionio e basso Tirreno", sono stati disputati il terzo trofeo "Giangiacomo Ciaccio Montalto" e il primo trofeo "Batta-



L'equipaggio della *South Kensington* festeggia la vittoria del Campionato Nazionale Ionio e basso Tirreno.

tagonisti la città di Trapani, il litorale di Erice e le Isole Egadi. Nel "Gruppo 1" a vincere è stato *QQ7* dell'armatore Michele Zucchero, mentre nel "Gruppo 2" la vittoria è stata assegnata a *Squalo Bianco* dell'armatore Concetto Costa. Per la categoria "Gran Crociera" il primo gradino del podio ha visto il successo della *Silver Bullet*

glia delle Egadi", vinti entrambi da *Bluenose*, dell'armatore Luigi Ciaravino. Una riconferma per Ciaravino, dopo il successo della passata edizione del "Giangiacomo Ciaccio Montalto". Tutti i regatanti hanno comunque condiviso e sposato lo spirito che va oltre l'agonismo e nel segno del ricordo delle due importanti figure.



Lo *Squalo Bianco* è proclamato vincitore del "Gruppo 2".

La manifestazione si è conclusa con la premiazione, tenutasi all'interno dello storico edificio dell'ex Lazzaretto, che ha visto anche 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.

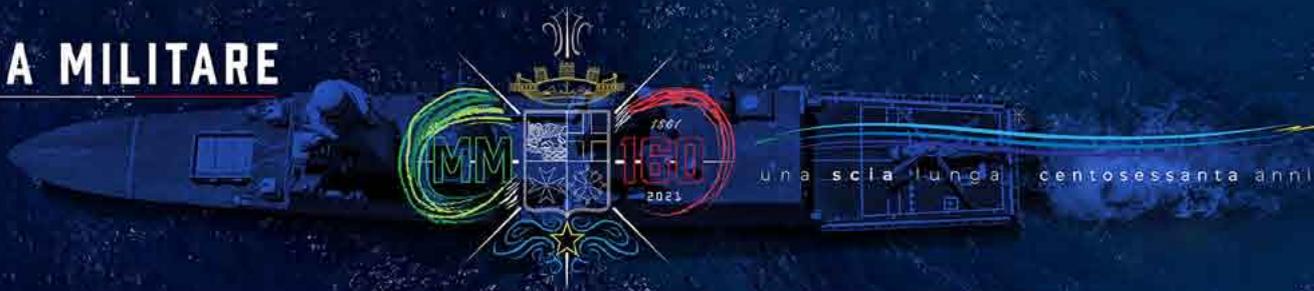
Nicola Di Vita, presidente della Lega Navale Italiana sezione di Trapani, ha detto: «Siamo contenti del successo che la manifestazione ha

avuto nell'impatto con la città. Per tutta la settimana Trapani è stata al centro delle cronache per la vela. Un'ampia risonanza che ci spinge ad essere pronti per i prossimi eventi, che vedranno la sezione trapanese della Lega Navale Italiana protagonista. Siamo orgogliosi di avere ospitato un campionato nazionale di vela d'altura, ma anche di aver ricordato al meglio le figure di Giangiacomo Montalto e Sebastiano Tusa, essenziali soprattutto nell'apporto dato per il bene del nostro territorio».



Premiazione della *Silver Bullet* per la categoria "Gran Crociera".

# 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](http://www.marina.difesa.it)



# 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](http://www.nautica.it/digitale)



