

LEGA NAVALE

Australia

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

NOVEMBRE
DICEMBRE
2021

**Il congresso
"Mare al
Centro"**

**Un'Olimpiade
memorabile**

**Campionati
mondiali Hansa
2021**

**Il Salone
Nautico di
Genova**

La Presidenza Nazionale augura
BUONE FESTE
a tutti i Soci



*È tempo di regali
Per Natale dona l'iscrizione alla Lega Navale
a un amico che ti è caro.
Te ne sarà grato per sempre.*



Un momento della cerimonia di apertura del Campionato Hansa 303 a Palermo (4 ottobre). (Foto di Giovanni Vitrano. Vedi articolo a p. 6)

Anno CXXIV - n. 11-12
novembre-dicembre 2021

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redattore
Marina Pagano

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205

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

Registrazione Tribunale di Roma
n. 7727 del 24.10.1960

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

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



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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di novembre 2021

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

Il punto nave del Presidente

di Donato Marzano

4

- Campionato mondiale classe Hansa 2021

di Marco Volpe

6

- Oro olimpico Tita-Banti

di Giulio Guazzini

8

- La pesca sostenibile esiste?

di Maria Sveva Sciuto

11

- La situazione del mercato della nautica nel 2021.

Il Salone Nautico di Genova

di Claudio Boccalatte

15

- ... La rotta continua

di Paolo Rastrelli

21

- Profumi di Rapallo. Cronaca differita di un disastro e di una vittoria

di Enrico Cernuschi

27

Recensioni e segnalazioni

32

La voce del diportista

- I contratti di utilizzazione delle unità da diporto

di Aniello Raiola

36

Si ricorda che anche quest'anno l'abbonamento alla Rivista sarà in vigore per gli aventi titolo dal momento dell'iscrizione alla LNI sino a dicembre successivo (2022), quando verrà a cessare indipendentemente da quando si sia sottoscritta l'iscrizione. Si ricorda a tutti gli interessati che la Rivista cartacea può essere ottenuta da ogni socio richiedendola all'atto del rinnovo della tessera. Basterà effettuare un'integrazione di 5 euro alla quota associativa, a parziale contributo per le spese postali, e la Rivista verrà inviata per tutto l'anno all'indirizzo indicato dal socio.



Il mondo dei pesci

- Sarago, un nome per cinque pesci

di Riccardo Zago

38

Vita della

Legna Navale Italiana

45

A centro rivista:

- "Il Mare al Centro"
Convegno - Roma 22-23 settembre 2021 Centro Alti Studi della Difesa - Palazzo Salviani, Piazza della Rovere, 83

di Paolo Bembo

- il fumetto: "Tempi nuovi"

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

È ARRIVATO IL NUOVO CALENDARIO DELLA MARINA MILITARE 2022

CALENDARIO MARINA MILITARE 2022

PROIEZIONI
E OBIETTIVI

Foto di Massimo Sestini

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare

gemmaGRAF.it

IN REGALO CON L'ABBONAMENTO AL

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Per ulteriori informazioni visita il sito

www.marina.difesa.it



Usa il QR CODE
per visitare
lo store MM



Editoriale

Lo spirito della Lega Navale, quello vero, possiamo dirlo forte, ha illustri e antichi precedenti. Un certo Tse Sze, il nipote di Confucio, aveva detto: *“Ciò che è dato da Dio si chiama natura; il seguire tale natura si chiama Tao (la via, la verità); coltivare il Tao si chiama cultura”*.

Nella Lega Navale ci sforziamo di dare spazio fra la gente alla cultura del mare, quindi, a nostro modo, coltiviamo il Tao e seguiamo la natura e, in ultima analisi, per chi ha fede, cerchiamo di conformarci al progetto divino. Non dovremmo mai dimentarcene, anche quando, come è umano, oltre all'interesse generale perseguiamo quello personale...

Ci avviamo verso la fine dell'anno e viene ora spontaneo fare dei bilanci. Quelli principali, relativi all'attività, sono cura del Presidente, che ha ben espresso il suo pensiero in occasione dell'AGS. Come Rivista, possiamo affermare, e i risultati delle nostre azioni sono sotto gli occhi di tutti, che non abbiamo smesso nemmeno per un attimo, in ciò spronati dalla Presidenza Nazionale, di cercare di rinnovarci, mantenendo però un saldo aggancio ai valori statutari che ci ispirano e che dovrebbero ispirare l'azione di tutti i soci. La Rivista ha quindi cercato di mantenere, in maniera divulgativa ma rigorosa, il contatto con tutte le discipline variamente afferenti alla "Cultura del Mare". Pur potendo contare solo su di una periodicità bimestrale, siamo anche riusciti, a volte, a restare agganciati all'attualità, fatto tutt'altro che scontato. Ciò è stato vero per alcuni eventi sportivi di rilievo ma anche

più in generale, nella costante ricerca di fatti e di storie che fossero d'interesse generale.

La Lega Navale nacque per sostenere la politica navale del Paese. Questa ragione resta tuttora valida ma si declina ora in modi diversi, come è lecito attendersi, di quelli di più di un secolo fa. La funzione di divulgazione della Cultura del Mare, propria della LNI, resta immutata e di importanza fondamentale come passo preliminare alla presa di coscienza, da parte dei cittadini, della marittimità che caratterizza il nostro Paese. L'ampliarsi sempre di più di quest'azione divulgativa nei confronti dei giovani e delle classi disagiate o che presentano problematiche fisico/psichiche, segue un trend nazionale che vede finalmente riconosciuti i diritti di chi già solo per sopravvivere deve confrontarsi

con mille barriere. Questa azione di inclusione è assolutamente in linea con gli obiettivi statutari e porterà, nel medio/lungo termine, anche attraverso lo svago, ad una sempre più accentuata presa di coscienza da parte di tutti dell'importanza del Mare per una nazione come la nostra. Così facendo, la

LNI torna alle proprie radici, ai motivi ispiratori dei primi soci. Già, perché il sostegno alla politica navale del Paese passa attraverso questa preventiva presa di coscienza dell'importanza del mare e quindi della marittimità, che caratterizza l'Italia, che dal mare trae risorse ed opportunità illimitate e che, principalmente attraverso il mare, arriva a confrontarsi con il mondo che la circonda.



di Donato Marzano



L'anno 2021 volge al termine, anno di svolta e di ripartenza per la nostra Associazione, caratterizzato da molti aspetti positivi ma anche da una serie di problematiche che abbiamo approfondito in dettaglio nel corso dell'AGS-Assemblea Generale Soci del 22 e 23 ottobre svoltasi in presenza a Torino. E voglio partire con alcune considerazioni proprio sul nostro Congresso perché di un confronto concreto e positivo si è trattato, con la partecipazione di 112 Presidenti o loro delegati. Storica e suggestiva la Scuola di Applicazione dell'EI, che ci ha ospitato in una due giorni che si è aperta con una bella e sentita cerimonia con la partecipazione dei rappresentanti delle Istituzioni centrali e locali, che hanno testimoniato l'attenzione e la considerazione nei confronti della LNI; è proseguita con le argute considerazioni sul mare del prof. Mirabella e con una cena sociale con una nutrita partecipazione di Presidenti e accompagnatori. Il secondo giorno ha visto la discussione e l'approvazione pressoché all'unanimità della mia relazione programmatica 2021-2023 che, confermando le linee di indirizzo triennali dello scorso anno, focalizza le priorità della Presidenza Nazionale e delle Strutture periferiche sulle attività di servizio che caratterizzano la LNI, ovvero la cultura del mare, l'avviamento allo sport per tutti, la nautica solidale e l'inclusività, la protezione dell'ambiente marino. È stato anche approvato il bilancio di previsione 2022 presentato dal Direttore Generale: la PN ha ora tutti gli strumenti



Intervento del Presidente nazionale LNI, amm. Donato Marzano, nell'Assemblea Generale dei Soci a Torino (22 e 23 ottobre).

per guidare la nostra Associazione nel prossimo anno, tenendo in debita considerazione le preoccupazioni, le proposte e le conferme che sono emerse nella discussione sugli argomenti portati in Assemblea da molti Presidenti sui temi di comune interesse come il rinnovo delle concessioni demaniali, le agevolazioni fiscali e ASD, il riconoscimento dei CIN, la formazione. Su tali argomenti, da tempo all'attenzione della Presidenza, è emersa chiara la necessità di un maggiore confronto interno ed esterno con le Autorità/

Istituzioni preposte, che la PN non mancherà di sollecitare anche in virtù dell'accresciuta considerazione e visibilità del nostro Ente.

Come Presidente Nazionale mi ha fatto molto piacere la piena condivisione da parte di tutta l'AGS dell'indirizzo che sto dando, assieme al vertice della nostra Associazione – i miei collaboratori della PN, il CDN-Consiglio Direttivo Nazionale, i Collegi di controllo, i DD.RR.-Delegati Regionali – al mio triennio di Presidenza: il clima di unità che è emerso, con qualche precisazione, nella discussione dei problemi che stiamo affrontando mi è di sprone e indirizzo. Sono stato molto colpito dalla fiducia e dal supporto che l'Assemblea mi ha riservato.

Ma settembre e



La presentazione del progetto Citizen Science al Salone Nautico di Genova (17 settembre).

ottobre hanno visto la LNI protagonista di significativi eventi di portata nazionale e internazionale i cui risultati devono rendere orgogliosi tutti noi. Mi riferisco a quanto realizzato in concreto per la diffusione della cultura del mare, ovvero l'organizzazione, per la prima volta dopo tanti anni, di un Convegno nazionale su due giorni focalizzato sul "Mare al Centro", strutturato su tre sessioni relative all'importanza geo-strategica ed economica del mare, alla protezione ambientale e allo sport nautica solidale. Il Convegno è stato un successo



Il convegno "Mare al Centro", tenuto al Centro Alti Studi per la Difesa il 22 e 23 settembre.



La LNI ha partecipato alla 53ª edizione della Barcolana a Trieste con 50 imbarcazioni.

di partecipazione di relatori istituzionali, di esperti delle diverse aree ma anche di nostri Soci, con contenuti di assoluto interesse, ripresi anche dalla stampa nazionale. È emersa forte e chiara l'esigenza di una cabina di regia politica per tutte le attività che si svolgono sul mare e l'individuazione di un piano strategico condiviso per il mare.

Significativa per le numerose iniziative nei settori dell'avvicinamento dei giovani allo sport, del mare per tutti e dell'ambiente è stata la partecipazione della LNI al Salone nautico di Genova con uno stand istituzionale e uno operativo-dimostrativo dedicato ai giovani con simulatori di vela e canottaggio, entrambi molto frequentati, e alla Barcolana di Trieste, con tante iniziative in particolare per ragazzi con disabilità: nonostante le condizio-

ni meteorologiche severe, ottimi sono stati i risultati sportivi dei nostri equipaggi e di solidarietà conseguiti.

Di portata mondiale per il livello agonistico della manifestazione e soprattutto per il numero degli atleti partecipanti è stato il campionato mondiale di Hansa 303, che la LNI di Palermo ha voluto, organizzato e condotto dal 2 al 9 ottobre con il supporto della PN, della FIV, del CIP e di Autorità-Istituzioni locali. Oltre 170 atleti con disabilità, anche gravi, provenienti da 25 nazioni e dai 5 i continenti hanno gareggiato e vissuto insieme in un clima di grande amicizia, coccolati dal Presidente Tisci e dalla sua squadra di meravigliosi volontari. Si è trattato di un momento di inclusione vera e di un biglietto da visita strepitoso per la LNI e per il nostro Paese.

Altro aspetto positivo che desidero evidenziare è costituito dall'inversione di tendenza nel numero di Soci, che dopo quattro anni di decrescita è tornato ad aumentare, superando la soglia dei 50 000 associati.



Mondiale Hansa 303 a Palermo. Consegna del guidone LNI ad Andrea Stella per l'imbarcazione Lo Spirito di Stella.

Affrontare uniti problemi e difficoltà e ridare alla Lega Navale Italiana il ruolo e la considerazione che aveva anni fa a livello istituzioni, cluster marittimo, media e opinione pubblica con robuste relazioni e una buona comunicazione, ma soprattutto con i fatti, costituiscono i fondamenti della attività nel 2022 della LNI, Ente pubblico e al tempo Associazione di cui sono e dobbiamo essere fieri.

Auguri di cuore di buon Natale e di uno splendido 2022 per tutti noi e le nostre famiglie.

Campionato mondiale classe Hansa 2021

di Marco Volpe

Una festa di sport, vela, di mare. Ma anche un esempio sociale, di solidarietà, di amicizia. Si potrebbe sintetizzare così il coloratissimo e seguitissimo Campionato mondiale di vela della classe paralimpica Hansa 303 ospitato a Palermo dal 4 al 9 ottobre.

Una sintesi che però non racconta nel dettaglio le storie dei 185 atleti arrivati da 25 Paesi di tutto il mondo che hanno preso parte alla manifestazione. Sono 115 gli uomini e 70 le donne che hanno sfidato i limiti della disabilità, che in alcuni casi hanno attraversato mezzo pianeta e che poi nel capoluogo siciliano hanno deciso di regatare anche con condizioni meteo non sempre favorevoli: quasi tutte le giornate di gara,

infatti, sono state caratterizzate dal maltempo, a tratti proibitivo.

A far da sfondo il Golfo di Palermo ma soprattutto i sorrisi (e le braccia) della Sezione palermitana della Lega Navale Italiana, che si è prodigata per mesi, e ancora di più nei giorni di regata, per organizzare il tutto nei minimi dettagli.

Dal Village delle Nazioni, ai pontili mobili, fino agli spettacoli di intrattenimento, per tralasciare l'aspetto sportivo. Tutto è stato reso possibile grazie alla collaborazione di decine di soci che hanno messo a disposizione il loro tempo, le loro professioni, attitudini e competenze per dare un contributo per la buona riuscita della

manifestazione, che per una settimana ha attratto sui pontili della Cala (il porticciolo turistico a pochi passi dal centro storico di Palermo, cuore nevralgico del campionato) gli occhi del mondo della vela.

Anche il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha inviato un commovente messaggio agli organizzatori: "È con vivo piacere che porgo un caloroso saluto agli equipaggi partecipanti al campionato del mondo Hansa 303 che in questi giorni si svolge a Palermo. Oltre 180 atleti provenienti da 25 nazioni, con 118 imbarcazioni in ga-



Un momento della cerimonia di apertura del Campionato Hansa 303 a Palermo (4 ottobre).

ra: è davvero un successo straordinario per uno sport che mostra come sia possibile superare le barriere. Lo sport è un diritto di tutti, e occorre impegno da parte delle istituzioni affinché il suo esercizio possa superare ogni ostacolo, fisico e ambientale. Sullo straordinario esempio positivo dei campioni paralimpici non posso che augurare che lo sport diventi sempre più uno strumento di inclusione, di partecipazione sociale e di affermazione personale. Rivolgo un apprezzamento a tutti coloro che hanno reso possibile questo evento a partire dalla sezione della Lega Navale di Palermo che, nella ricorrenza del suo 120° compleanno, ospita questa bellissima manifestazione. Buon vento a tutti”.

Trainante l’entusiasmo di Beppe Tisci, presidente della LNI palermitana e motore del gruppo: “Abbiamo cercato di fare del nostro meglio” – ha detto Tisci nel corso della cerimonia di premiazione – tutti i nostri soci si sono impegnati



Piotr Cichocki, campione del mondo della classe paralimpica Hansa 303 di vela.

per questa splendida festa. Nonostante le cattive condizioni meteo, siamo riusciti ad assegnare i titoli di campioni del mondo. Tutti hanno fatto la loro parte”.

La loro parte l’hanno fatta soprattutto i partner, a partire dall’assessorato Turismo Sport e Spettacolo della Regione Siciliana, e poi c’è stato il fondamentale contributo della Fondazione Terzo Pilastro, Internazionale presieduta dal prof. avv. Emanuele F.M. Emanuele.



Campionato mondiale Hansa 303 a Palermo (4-9 ottobre).

“La Lega Navale Italiana” – ha commentato l’ammiraglio Donato Marzano, Presidente nazionale della LNI – “da 124 anni diffonde la cultura marittima nella popolazione, avvicina tutti al mare e alla natura, anche attraverso le discipline sportive come la vela, senza barriere, limiti di età, di categoria sociale e di abilità fisiche o mentali. Il Campionato mondiale organizzato dalla Sezione di Palermo, grazie alla volontà e all’impegno del presidente e dei soci, rappresenta un esempio concreto di quanto forte sia la sinergia tra la Lega Navale Italiana e le varie istituzioni, enti e federazioni, che assieme contribuiscono allo sport senza barriere, simbolo dell’Italia che sta ripartendo con il ‘mare al centro’ ”.

Ovviamente la parte sportiva non può passare in secondo piano: il campione del mondo della classe paralimpica Hansa 303 di vela è il polacco Piotr Cichocki, che ha dominato in mare sin dal primo giorno.

Cichocki, campione del mondo ed europeo in carica, ha preceduto la francese Cecil Venuat e il britannico Rory Mickinna.

Nel doppio, sempre classe Hansa 303, ha vinto il duo australiano formato da Symonds-Klinger, davanti ai polacchi Cichocki-Gournas Grudzien e ai francesi Guyon-Ducruix.

Nella classe Liberty si è imposta Vera Voorbach (Olanda), davanti a Gerard Eychenne (Francia) e a Paul Phillips (Gran Bretagna). ■

Oro olimpico Tita-Banti

di Giulio Guazzini

Un trionfo straordinario che commuove e riempie di orgoglio. Finalmente l'Italia della vela sale sul gradino più alto del podio grazie all'impresa epocale di Ruggero Tita e Caterina Banti, che all'Olimpiade di Tokyo 2020 conquistano la medaglia d'oro nella classe Nacra 17 foiling. Specialità della vela mista, un uomo e una donna, nata di recente in occasione delle Olimpiadi di Rio 2016, interpretata con magistrale perizia dai due atleti azzurri.

Ruggero e Caterina, trentino lui, romana lei, solidi e convincenti, così diversi ma capaci insieme di fare la tempesta perfetta! Un oro mai visto che vale una vita. Un digiuno lungo 21 anni, visto che bisogna riavvolgere a lungo il nastro e tornare indietro al 2000, a Sydney, per assaporare con Alessandra Sensini, regina nella tavola, l'inebriante emozione dell'oro olimpico. Sì, perché sono storie infinite quelle dell'olimpiade, spesso amare, sorprendenti e bizzarre.

Noi per lunghi decenni, nonostante i nostri 8000 chilometri di coste, siamo rimasti spettatori. Lontani dalle medaglie a cinque cerchi da Pechino con l'argento della Sensini nella tavola e il bronzo in Laser di Diego Romero. La prima volta a Berlino nel 1936 nella categoria 8 metri Stazza Internazionale con il timoniere Giovanni Leone Reggio, poi a Helsinki nel 1952 con Agostino Straulino e Nicolò Rode nella classe Star.



Quella di Tokyo, rimarrà unica nella storia per essere stata un'olimpiade rimandata di un anno a causa del Covid e per le prestazioni singolari di tanti altri grandi protagonisti della vela mondiale, come il trionfo di Martina Grael, figlia di Torben e già alla sua seconda medaglia d'oro. Buon sangue non mente, visto che in famiglia ne hanno già sette in bacheca.

Giles Scott, ultimo oro nei Finn visto che a Parigi la classe non ci sarà più, la cinese Yunxiù Lu imprendibile sulla tavola femminile e Robert Scheidt a caccia della sua sesta medaglia.

L'impresa azzurra di Ruggero e Caterina tutta da incorniciare e mantenere sull'Olimpo, quasi da sembrare un sogno, in fondo facile, dato che li ha visti dall'inizio insieme come favoriti.

Campioni del Mondo, tre volte campioni d'Europa. I nostri si sono presentati nella Medal Race con l'argento in tasca e un sesto posto da ottenere per essere matematicamente sicuri dell'oro grazie a 4 vittorie, 4 secondi posti e 2 terzi in 12 regate, peggior risultato, ovvero lo scarto, l'ottavo nella settima regata, fuori dal podio solo nella quinta, appunto con un quinto.

Una finale di Medal, insomma, trasformata in match race con il duo britannico John Gimson e Anna Brunet, coppia in barca e nella vita, costretti a giocare il ruolo degli sconfitti, controllati pur rimanendo in scia, ma battuti in definitiva nelle acque giapponesi di Enoshima



Guazzini insieme a Ruggero Tita, oro olimpico.

proprio come gli inglesi agli europei di calcio di Wembley.

Un'altra Italia-Inghilterra giocata sull'acqua questa volta a colpi di foil!

All'arrivo, appena sceso a terra, Ruggero racconta: "Era cosa facile, quasi soltanto una passeggiata per portare a casa la medaglia, dovevamo seguire gli inglesi e fare una regata di controllo, ed è quello che abbiamo fatto. In fondo il vero merito è quello di essere stati regolari durante tutta la settimana, dove tutto ha funzionato a dovere!".

Vincenti perché capaci di esprimere un boat handling, una conduzione della barca, fondamentalmente superiore in ogni condizione, anche nel doppio trapezio con vento molto forte.

Un risultato costruito nel tempo attraverso un

approccio serio, metodico e di grande livello. A parlare più di ogni altra cosa sono ancora una volta i numeri, visto che Ruggero Tita e Caterina Banti si sono allenati per 200 giorni all'anno per 5 anni, qualcosa come 4400 ore di allenamento. Hanno provato 70 mila virate, 55 mila strambate e navigazione per 11 mila miglia, come due traversate dell'Atlantico no stop. Un percorso per certi versi necessario con questo tipo di imbarcazione, il catamarano acrobatico Nacra 17, cinque metri di tecnologia avanzatissima, volante sull'acqua grazie ai foil proprio come *Luna Rossa*, l'AC 75 che ha entusiasmato gli italiani durante la scorsa edizione dell'America's Cup.

Tutte e due barche che si trasformano in aliscafi, macchine da guerra difficili da controllare quando si superano i 25 nodi.

Il Nacra 17 per l'esattezza è lungo 5 metri e 50, largo 2 metri e cinquantanove, ha un albero di 9 metri e uno spinnaker asimmetrico (Jennaker) di 19 m². Una superficie velica fra randa e fiocco di 20,10 m², mentre il peso complessivo dell'equipaggio deve essere di 141 chili.

Dietro ai numeri ci sono naturalmente anni di sacrifici per una coppia di campioni nata quasi per caso. Un inizio abbastanza insolito per Caterina e Ruggero: attraverso una litigata!

Dopo le Olimpiadi di Rio Ruggero chiudeva con un 14^{mo} posto nei 49^{er} con Pietro Zucchetti e la prospettiva era quella di prendere il timone di *Luna Rossa* con Checco Bruni, fratello di Ganga, allenatore dei Nacra17.

Caterina aveva litigato con Lorenzo Bressani con cui navigava sul Nacra, e Zucchetti si era infortunato cadendo dalla Bici. È bastata un'uscita, un test di prova, per svelare un amore sportivo a prima vista. Una coppia perfetta, come sostiene Caterina. Un uomo e una donna molto diversi a terra ma in barca capaci di completarsi. Dove non arriva l'uno arriva l'altro e viceversa. Impulsivi ma uniti dall'obiettivo comune da raggiungere.



L'autore accanto a Francesco Bruni, uno dei velisti italiani più titolati.

Dal trionfo al primo mondiale insieme nel 2018 ad Aarhus, in Olanda, un percorso vincente costellato di sacrifici e rinunce soprattutto dettate nell'ultimo periodo dal Covid. "Un anno durissimo per tutto lo sport" – ricorda Caterina – "non potevamo vederci né allenarci insieme. Così ci collegavamo su Zoom durante il lockdown con Ruggero e facevamo esercizi di visualizzazione".

Per inscenare una sorta di allenamento in barca, racconta, aveva messo in terrazzo il cataamarano, dove con tanto di cerata e attrezzatura varia si faceva gettare addosso acqua con una pompa per riprodurre le condizioni di gara!

Caterina, romana, 34 anni, del Circolo Aniene, islamista, parla 6 lingue compreso l'arabo e il turco. Si è laureata all'Università di Napoli in culture orientali con 110 e lode, ed è appassionata di equitazione e danza.

Ruggero, 29 anni, trentino, laureato in ingegneria elettronica, metodico e razionale ha calcolato come un computer ogni dettaglio e messa a punto della barca. Ha commentato la 36^{ma} edizione dell'America's Cup per la Rai come tecnico. È appassionato di sci, surf e kyte.

Ganga Bruni, allenatore di Ruggero e Caterina, candidato a rivestire il ruolo di direttore tecnico di tutta la squadra azzurra, non ha dubbi sulla stoffa dei due atleti: "Avevano una velocità in regata straordinaria, superiore agli altri! Una cosa infatti è la velocità in allenamento, un'altra cosa in regata!". Vincente e veloce, Ruggero è atteso ora su *Luna Rossa* al timone, insieme a Francesco, Checco Bruni.

"Per ora ringrazia", fa sapere al fratello di Checco, Ganga, "la Coppa può attendere! Voglio fare un altro giro per Parigi 2024 con Caterina sul *Nacra 17* volante!". ■

La pesca sostenibile esiste?

di Maria Sveva Sciuto

“Sostenibilità”, un termine che spesso ci viene propinato e con il quale bombardano quotidianamente le nostre menti. Ma, letteralmente, che cosa significa?

Per sostenibilità si intende la capacità da parte nostra di riuscire a vivere senza distruggere i sistemi naturali che godono di un loro equilibrio. A tal proposito, alla base di una pesca sostenibile c'è innanzitutto il rispetto per il mare, inteso come patrimonio naturale e bene comune minacciato da preservare. Questo in teoria; in pratica bisogna evitare i comportamenti più dannosi per le specie ittiche e per gli ecosistemi



In apertura: L'autrice, la dott.ssa Maria Sveva Sciuto, responsabile della sezione Ambiente alla Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana. In questa foto: Messa a fuoco su una barriera corallina del Sud Africa. Innumerevoli pesci dal colore azzurro si aggirano tra i polipi dei coralli, che costituiscono la barriera, hot spot di biodiversità.



marini che le ospitano. Fra gli atteggiamenti antropici più dannosi dettati dalla pesca vi sono i prelievi eccessivi di risorse marine, gli sprechi e la distruzione dei fondali marini.

La pesca è un'attività che sin dall'inizio del mondo fornisce cibo alle popolazioni insediate presso laghi, mari o fiumi, ma a causa del progresso e dell'industrializzazione è cambiato drasticamente anche l'impatto ambientale di questo settore, che spesso non considera sufficientemente i ritmi naturali del mare.

La pesca industriale, infatti, negli ultimi decenni ha impoverito i nostri mari compromettendo dapprima l'esistenza di habitat delicati e poi portando quasi all'estinzione alcune specie. Tra gli habitat più minacciati vi sono le praterie di *Posidonia oceanica* (nel Mediterraneo) e le barriere coralline, ambienti fondamentali per le specie marine. Le praterie di *Posidonia o.*, così come molti altri habitat come i mangrovieti tropicali del sud-est asiatico e le praterie di *kelp*, svolgono molteplici funzioni per le specie animali marine: sono eccezionali zone di comfort e rifugio e meravigliose aree di nursery per i neonati. Sono zone ideali, lontane da occhi indiscreti dei predatori, per la riproduzione ma anche ottime fonti di cibo.



Un mangrovietao del Madagascar. Come le barriere coralline e le praterie di *Posidonia oceanica*, è un habitat fondamentale per la biodiversità marina. Le mangrovie sono alberi che insinuano nelle acque salate degli oceani le loro radici, ed è qui che specie animali marine cercano comfort e rifugio e creano meravigliose aree di nursery per i neonati.

Non solo, la sovrappesca, dall'inglese *overfishing* – termine con il quale si vuole indicare una pesca eccessiva e non razionale da parte dell'uomo – sta mettendo in ginocchio anche molte specie portandole verso l'estinzione. Ne sono esempi il tonno rosso (*Thunnus thynnus*), gli squali e cetacei di ogni genere e specie.

Ma come può un'attività come la pesca recare notevoli danni alla biodiversità marina e di conseguenza a tutto il pianeta Terra?

La distruzione degli habitat è causata prettamente dalle cosiddette reti a strascico, tipiche del traino di fondo, o dalle ancore. Le reti vengono gettate in mare e trascinate dalle flotte pescherecce per la cattura dei pesci che vivono sui fondali, come le triglie (*Mullus barbatus*), ma così facendo l'habitat in cui queste specie vivono, viene "arato", con un impatto distruttivo.

Le specie che risentono della pesca, purtroppo, non sono solo quelle di maggior interesse commerciale, ma anche tutte quelle specie che vengono catturate accidentalmente (*Bycatch*) da

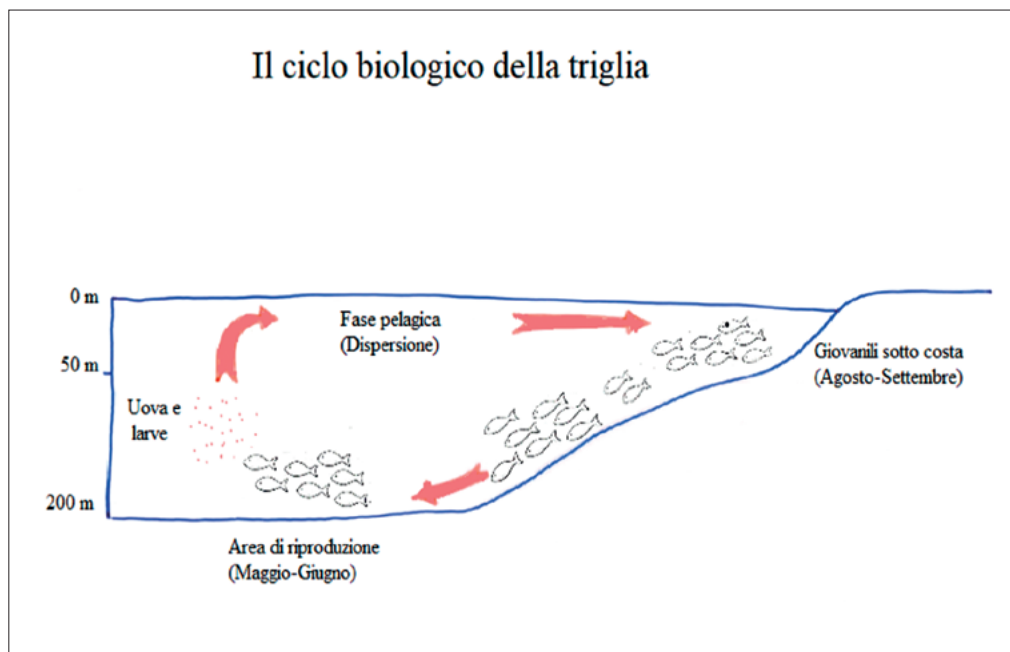
attrezzi da pesca poco selettivi. Pertanto l'attività di pesca ha un doppio impatto sulla biodiversità marina: sfruttando intensamente la risorsa in modo non sostenibile e causando la morte di molte specie non oggetto di pesca, catturate accidentalmente.

La percentuale scartata occupa circa il 70% del pescato e riguarda non solo specie commerciali di piccola taglia, ma minaccia anche specie come mammiferi e tartarughe marine. Paradossalmente tra gli esemplari più minacciati vi sono quelli che temiamo di più, perché sono tra i più grandi predatori degli oceani, dalle mascelle enormi e dai grandi denti aguzzi: gli squali.

Nonostante gli squali siano così temuti uccidono solamente 10 persone l'anno, una cifra irrisoria se si pensa all'attività antropica, che provoca dalle 11 mila alle 33 mila uccisioni di squali all'ora.

Ma com'è possibile? Basti pensare che per catturare 8 tonni da portare sulle nostre tavole finiscono accidentalmente nelle reti da pesca circa

Il ciclo biologico della triglia



Lo schema mostra il ciclo biologico delle triglie (ma vale per molti organismi marini). Il *Mullus barbatus*, o triglia di fango, si riproduce nel periodo primaverile tra maggio e giugno. I giovanili iniziano a spostarsi verso le coste, per cercare cibo, durante il periodo estivo, quando la pesca sottocosta dovrebbe essere vietata. Tuttavia i pescatori continuano a non rispettare i cicli biologici degli organismi marini, causando così un *overfishing* e una diminuzione di individui per ogni popolazione, conducendo verso una inevitabile e graduale estinzione.

50 squali, che non avendo alcun tipo di interesse commerciale, se non le loro pinne, vengono rigettati in mare sofferenti e moribondi, destinati a una fine atroce. Gli squali sono i predatori dei nostri oceani e sono al vertice della catena alimentare, quindi se si estinguessero, come sta accadendo, chi sta alla base delle piramidi alimentari, ovvero i pesci più piccoli, ne gioverebbe. Nulla di più sbagliato. Se togliamo dagli oceani il livello 1 della piramide alimentare, gli squali, ci sarà un sovrappopolamento del livello 2, che a sua volta mangerà il livello 3, fino ad esaurire la scorta di cibo disponibile. Se i pesci del livello 2 non trovano più cibo sono destinati a scomparire, e così per il resto della piramide, fino ad arrivare a una estinzione di massa. I predatori pertanto svolgono un ruolo fondamentale nell'equilibrio degli ecosistemi, e non a caso sono definiti *Key stone species*, "specie chiave"!

Molto spesso i pescherecci non rispettano quelli che sono definiti "periodi di fermo biologico", ovvero quei periodi in cui la pesca è VIETATA, per dare la possibilità alle specie di riprodursi, accrescersi e completare il loro ciclo di vita,

salvaguardando così l'ambiente marino.

Purtroppo non deve essere rispettato solo il fermo biologico ma bisogna avere anche altre accortezze che possono fare la differenza. Infatti nonostante vi sia una regolamentazione della pesca che la vieti sotto costa e prescriva l'obbligo di rispetto di misure minime per i pesci pescati – al di sotto delle quali i pesci devono essere rilasciati mentre sopra lo stesso limite possono essere prelevati fino a un quantitativo massimo anch'esso stabilito per legge – nessuno la rispetta.

Vietare la cattura di organismi marini, siano essi pesci, crostacei o molluschi, al di sotto di determinate taglie, consente alla popolazione di crescere e riprodursi e favorire il cosiddetto ricambio generazionale, evento che è impossibile da ottenere se vengono tolti dal mare tutti gli individui giovanili per dei nostri capricci culinari. Anche evitare la pesca sotto costa significa tutelare i giovanili delle specie. Per esempio i giovanili di molte specie, definiti reclute, trascorrono gli stadi iniziali della loro vita proprio sotto costa, dove esplorano, si accrescono e imparano a conoscere il loro habitat, che diventerà poi, se solo noi glielo consentissimo, il mare aperto.

Per di più, la pesca è la fonte primaria di produzione di plastiche in mare, e quindi la prima fonte di inquinamento. Vengono periodicamente fatte petizioni per vietare le cannuce di plastica, che spesso finiscono nelle narici delle tartarughe marine, facendo così diventare virali questi eventi sui social. Ma sono realmente questi piccoli pezzi di plastica il problema? Il reale problema sono le reti di plastica perse o

gettate volontariamente in mare dai pescherecci. Queste reti finiscono sul fondale marino, distruggendolo e intrappolando gli animali marini, che non le individuano; per tale motivo sono definite reti fantasma.

Per far fronte a tutti questi problemi, dovremmo rispettare le leggi che la natura ci impone.

La prima legge della natura sostiene che tutto ciò che viene consumato non può essere più di quello che viene prodotto. Noi stiamo, invece, prendendo dal pianeta risorse che non si stanno rinnovando, perché stiamo prendendo di più di quello che i sistemi naturali del pianeta producono.

La seconda legge della natura è la legge della crescita: tutti gli esseri viventi tendono ad aumentare nel tempo, ma sono contenuti dalla terza legge della natura, la cosiddetta legge del limite, secondo la quale una popolazione non può essere infinita. Anche Darwin lo spiegava: "Anche se molte specie possono essere in fase di aumento non tutte possono farlo, perché il mondo non le potrebbe contenere".

Il dramma dei mari e degli oceani è che sono *nullius in terra*, "cosa di nessuno", e ciò comporta una pesca senza freni da parte dei pescatori, che fanno a gara a chi prende per primo la risorsa del pescato. Ne consegue pertanto la pesca di individui di taglia molto piccola, che impedisce così alle popolazioni naturali di riprodursi e accrescersi in modo corretto. A tutto questo bisogna aggiungere la pesca dilettantistica, come nel caso del Gridadrap, la caccia alle balene delle isole Fær Øer, o la pesca illegale.

Una valida alternativa e proposta di pesca sostenibile potrebbe essere l'itticoltura, un settore in costante crescita che permetterebbe di evitare molti dei problemi sopracitati. Non ci sarebbero catture accidentali, niente pesca illegale, non si devasterebbe il fondale o l'habitat marino, non si ucciderebbero specie a rischio e si lavorerebbe in sicurezza. Ma non è davvero così semplice.

Le specie allevate sono soggette, infatti, a maggiori malattie, come quelle causate dai pidocchi di mare. Ma il problema principale è il sostentamento di questi animali. Cosa mangiano se non possono cacciare essendo reclusi all'interno di gabbie sommerse?

Da alcuni studi è emerso che per 1 kg di salmone, servono 1,2 kg di mangime. Un mangime che però è altamente lavorato e costituito da farina e olio di pesce. Quindi si consuma molto più pesce per produrre i mangimi, più di quanto ne esca dagli allevamenti. Inoltre il colore rosato dei salmoni deriva dai coloranti aggiunti al mangime, senza i quali le carni del salmone sarebbero grigie.

Alla luce di tutto questo la risposta alla domanda iniziale, "la pesca sostenibile esiste?", è NO. E probabilmente le uniche accortezze che potremmo applicare per salvare le forme di vita marine sono ridurre il loro consumo (a tal proposito stanno emergendo molte fonti alternative vegetali per ogni prodotto ittico immaginabile). Così facendo proteggeremo di più l'ecosistema marino, che è in grado di recuperare rapidamente se solo gliene dessimo la possibilità. ■



Nella foto, uno squalo pinna nera, con a seguito una remora, pesce che in genere aderisce al corpo dello squalo e ne approfitta per farsi trasportare per numerose miglia marine.

La situazione del mercato della nautica nel 2021.

Il Salone Nautico di Genova

di Claudio Boccalatte

Come prassi per la Rivista, già in passato, ci siamo occupati dello stato del mercato della nautica in occasione delle diverse edizioni del Salone Nautico di Genova. Vogliamo ora vedere l'evoluzione del mercato nell'ultimo anno e accennare a come è andata l'ultima edizione del Salone, chiusasi il 21 settembre 2021.

L'emergenza sanitaria COVID-19 è un evento storico epocale, e come tale può essere vissuto dai singoli e dalle organizzazioni come una minaccia o come un'opportunità. In questa fase storica la nautica ha mostrato una straordinaria capacità di interpretare il ritorno a un rapporto costruttivo tra uomo e ambiente, a una socialità consapevole dei valori sostenibili, a un ruolo di ricerca e innovazione in grado di trainare l'intera comunità marittima internazionale. Pur nella tragedia della pandemia, il divertimento resta un'esigenza umana fondamentale e la nautica può giocare un ruolo importante perché continuiamo a divertirci, in sicurezza e in armonia con l'ambiente, anche nelle nuove situazioni che caratterizzeranno il *new-normal*, la nuova normalità che seguirà alla fase acuta della crisi.

Nel 2020 il periodo di lockdown ha comportato un ritardo nella costruzione delle unità già ordinate, e il periodo successivo ha visto, da una parte, gli effetti della crisi economica conseguente alla pandemia e dall'altra un aumento di interesse per la nautica da diporto, in particolare per le imbarcazioni di dimensioni medio-piccole, viste come possibilità di conciliare



il divertimento e il mare con il distanziamento sociale, in quanto l'imbarcazione, vissuta a livello familiare, consente come e forse più della propria abitazione di evitare contatti con altre persone, come riconosciuto anche dalla normativa.

Il consuntivo dell'anno solare 2020 ha confermato le precedenti stime di sostanziale tenuta del settore dell'industria nautica, a fronte del-



In apertura: Il logo del sessantunesimo Salone Nautico di Genova. In questa foto: Un'immagine dell'inaugurazione del Salone Nautico di Genova il 16 settembre 2021. (Dalla cartella stampa del 61° Salone di Genova)

le complessità determinate dalla pandemia. Il fatturato globale si è attestato nel 2020 su 4,66 miliardi di euro, con una crescita pari all'1,36% per il comparto della produzione cantieristica. La componentistica (accessori nautici e motori



In occasione dell'inaugurazione del Salone Nautico la Marina Militare ha inviato a Genova la fregata F595 Luigi Rizzo, della classe Bergamini (FREMM).

marini) ha invece segnato nel 2020 una flessione media dell'8,7%, generata principalmente dagli effetti della chiusura delle attività produttive nei primi mesi di lockdown, derivanti dall'interruzione delle catene di approvvigionamento delle forniture e delle filiere logistiche connesse. Sempre per il 2020 sono infine da sottolineare due indicatori molto positivi, prodromici all'attuale forte sviluppo del settore: l'incremento del 2,4% degli addetti effettivi, che superano quota 24 000, e l'aumento del peso del contributo al PIL da parte dell'industria nautica, in crescita dal 2,22‰ al 2,37‰, che mostra pertanto una migliore performance rispetto all'economia nazionale.

Il fatturato complessivo del settore della nautica nel 2020, che come detto ammonta a 4,66 miliardi di euro, deriva per l'84% da produzione nazionale e per il 16% dalla vendita di prodotti di importazione. La produzione nazionale genera un fatturato di oltre 3,9 mld €, di cui il 76% è diretto all'estero,

prevalentemente (oltre 60%) verso Paesi extra UE. Sul mercato nazionale viene collocata una produzione di circa 934 mln €, a cui si aggiunge un valore di prodotti di importazione pari a circa 624 milioni: per questo il valore del fatturato collocato in Italia ammonta a 1,56 miliardi di euro. Il saldo della bilancia commerciale dell'industria nautica è pari a oltre 2,2 mld €, decisamente positivo.

Nel 2020 la quota detenuta dall'Italia nell'export mondiale della cantieristica nautica è pari al 14,6%, per un valore pari a 2,4 miliardi di dollari, confermando così la posizione detenuta nel 2019. L'Italia, infatti, si colloca al secondo posto nella graduatoria mondiale dei Paesi esportatori, alle spalle dei soli Paesi Bassi (3,2 miliardi di dollari e una quota di export pari al 19,7%). Seguono gli Stati Uniti (con 1,4 miliardi; 8,7% del mercato mondiale), la Germania (1,3 miliardi; 8,1%) e la Francia (1,2 miliardi; 7,1%). Al primo posto tra i mercati esteri si confermano gli USA con il 16,5 % delle esportazioni dall'Italia di unità da diporto, per un valore di 369 milioni di dollari.

Nel settore dei superyachts (unità di lunghezza superiore a 24 metri), secondo quanto riporta l'autorevole 2021 Global Order Book pubblicato dalla rivista *Boat International*, nel 2020 il mercato mondiale ha segnato una lieve crescita nel numero delle unità in costruzione, passate da 807 nel 2019 (in lieve contrazione rispetto alle 830 unità del 2018) ad 821, anche se con diverse unità "slittate" dall'anno precedente per ritardi nella fase di costruzione legati al lockdown. L'Italia ha mantenuto la prima posi-



Un'immagine d'insieme, ripresa da un drone, della zona fieristica di Genova il 16 settembre 2021.



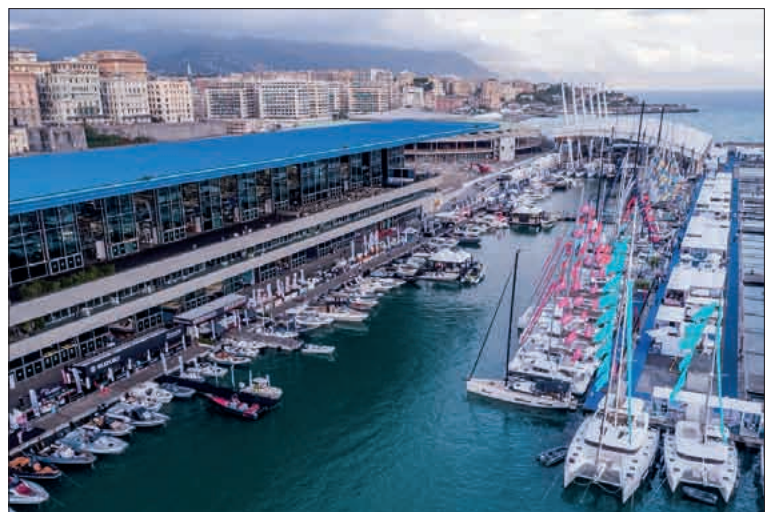
La planimetria del sessantunesimo salone nautico. (Dal sito internet del 61° Salone di Genova).

zione al mondo sia in termini di numero di unità in costruzione (l'Italia con 407 unità, copre quasi il 50% del totale mondiale), sia nella classifica basata sulla lunghezza complessiva (un parametro ottenuto sommando la lunghezza di tutte le unità in costruzione, che tiene quindi conto non solo del numero delle unità, ma anche delle loro dimensioni), con 14994 m, seguita dai Paesi Bassi (4488 m), dalla Turchia (3497 m), da Taiwan (1967 m) e dalla Germania (1.924 m). La lunghezza media degli ordini nelle diverse nazioni è molto varia, evidenziando ad esempio la specializzazione della Germania nei gigayacht (media di 106,9 m), dell'Olanda nei megayacht (media di 74 m) e dell'Italia nel segmento superyacht (media di 36,8 m). Tra i costruttori, il primo posto è sempre del gruppo Azimut-Benetti, seguito da Sanlorenzo. Il gruppo Ferretti non ha diffuso dati ufficiali (per problematiche legate all'intenzione, poi annullata, di quotarsi al mercato azionario di Milano), ma si stima che si collochi tra i primi 3 produttori mondiali, che sono quindi ancora una volta tutti italiani. Tra i primi 20 cantieri mondiali ve ne sono ben 8 italiani: oltre ai "3 big" già citati,

Overmarine, The Italian Sea Group (che entra per la prima volta nella classifica), Palumbo, Baglietto e Cantiere delle Marche. Il numero totale di cantieri navali attivi nel settore dei superyacht è aumentato a 179, rispetto ai 170 del 2019, ai 151 del 2018 e si avvia a raggiungere il record di 199 registrato prima della crisi del 2008-09. Di questi 179, però, 87 hanno in costruzione una sola unità, e solo 19 hanno almeno 10 unità in costruzione.

Nel 2021 si sono sentiti gli effetti positivi dell'aumento di interesse per la nautica, senza gli effetti negativi del lockdown. Secondo i dati comunicati da Confindustria Nautica nel corso del salone di Genova, la stima di crescita del fatturato globale dell'industria italiana della nautica indica un aumento per l'anno solare 2021 di +23,8%, con un'incertezza del $\pm 5\%$ che determina un valore complessivo compreso fra 5,5 e 6,0 miliardi di euro.

La crescita dell'intero settore nautico nel 2021 va molto oltre il rimbalzo post lockdown registrato appunto nel 2021 dall'industria italiana nel suo complesso. Sono stati determinanti vari fattori, fra cui la crescita molto significativa dell'export della cantieristica che, nell'anno chiuso il 30 giugno 2021, ha raggiunto il massimo valore storico di 2,8 miliardi di euro, i portafogli ordini dei cantieri italiani costruttori di superyacht, che per molti operatori coprono il prossimo triennio, e l'ottima performance dei comparti dell'accessoristica nautica e dei motori marini. Nel caso i dati del quarto trimestre 2021 confermino le stime più ottimistiche,



Un'immagine delle imbarcazioni presenti al Salone.

IL 61° SALONE NAUTICO DI GENOVA (16-21 settembre 2021)

Il Salone Nautico internazionale di Genova del 2021, organizzato da UCINA Confindustria Nautica, è stato caratterizzato da rigorosi protocolli di sicurezza sanitaria, come nel 2020, quando ha costituito il primo grande evento in Liguria e il primo salone dedicato alla nautica nell'era del distanziamento sociale dovuto alla pandemia di Covid-19.



L'ammiraglia della flotta di unità a vela presenti al Salone Nautico di Genova 2021 è Momi 80 di Vismara Marine Concepts (Viareggio), con 26,20 m di lunghezza (bompreso compreso).

Ovviamente le misure prese per assicurare il distanziamento sociale hanno portato a mettere in vendita 98 000 di biglietti, numero nettamente inferiore ai visitatori che erano stati registrati negli anni pre-pandemia. Ricordiamo infatti che, dopo un minimo di 109 000 nel 2014, gli spettatori, con una crescita costante, erano arrivati a 188 404 nel 2019 (ancora molto inferiori rispetto ai 327 000 visitatori nel 2007); nel 2020 sono invece stati registrati 71 168 visitatori e nel 2021 92 377 (fino alle ore 12:00 del 21 settembre), con una crescita del 30% circa. Gli accessi erano contingentati e l'acquisto dei biglietti possibile solo su prenotazione, e nelle giornate di sabato 18 e domenica 19 settembre sono stati venduti in anticipo tutti i biglietti disponibili.

Erano presenti un migliaio di espositori, su una superficie di oltre 200 000 m² tra spazi a terra e in acqua di cui l'85% all'aperto, e un migliaio di imbarcazioni. Molte le novità presentate da cantieri e industrie del settore; le "ammiraglie", cioè le unità di maggiori dimensioni tra le imbarcazioni presenti al salone sono state:

- Tra le imbarcazioni a vela il Momi 80 di Vismara Marine Concepts con 26,20 m di lunghezza (bompreso compreso). Con una lunghezza inferiore di soli 63 centimetri, con 25,57 m di lunghezza fuori tutto, segue Mylius 80 di Mylius Yachts seguito dal YI Yachts del cantiere Y Yachts by Michael Schmidt Yachtbau lungo 23,13 m.
- Nel settore Superyachts il Sanlorenzo SD126 lungo 37,95 m, seguito dal DOM 123 del cantiere Baglietto con 37,30 m e dal Sanlorenzo SL120 Asymmetric con 36,92 m.
- Ammiraglia delle Imbarcazioni Pneumatiche con 18 metri di lunghezza è il MX-18 Coupé dei Cantieri Magazzù seguito dal Novamarine Black Shiver 18 lungo 17,95 m e dal SACS Rebel 55 con 17 m.
- Nei Multiscafi per 24 cm il catamarano Bali 5.4 del francese Chantier Catana con i suoi



L'ammiraglia della flotta di unità a motore presenti al Salone Nautico di Genova 2021 è il superyacht Sanlorenzo SD126 del Cantiere Sanlorenzo (La Spezia), lungo 37,95 m.

16,80 m di lunghezza fuori tutto precede il Lagoon 55 del cantiere Construction Navale Bordeaux lungo 16,56 m e il Dufour Catamarans 48 lungo fuori tutto 14,70 m.

Nell'ambito del salone sono stati organizzati 78 eventi tra convegni, seminari, workshop tecnici, conferenze e presentazioni. Nel corso del convegno "Boating Economic Forecast/", a cura dell'Ufficio Studi di Confindustria nautica sono stati presentati i risultati del settore nel 2020 e le tendenze del 2021. Tra gli altri eventi di interesse tecnico citiamo tre convegni organizzati dalla sezione lombarda di ATE-NA (Associazione italiana di tecnica navale):

"Cybersecurity nello yachting: esperienze, criticità e soluzioni", "Fenomeni pericolosi di instabilità dinamica (surf riding e broaching): come definirli, studiarli e prevenirli", e "Lo yacht sostenibile: verso sistemi di propulsione carbon-free".

La Lega Navale è stata presente al Salone 2021 con due stand, uno al coperto, della Presidenza Nazionale e uno all'aperto, animato dagli istruttori del Centro Nautico Nazionale "Lago delle Nazioni" di Ferrara, e ha organizzato vari eventi, tra cui la presentazione "Lega Navale e l'ambiente", con la partecipazione del Presidente Nazionale come relatore.

L'industria italiana della nautica potrebbe tornare a toccare i livelli massimi di fatturato raggiunti nel biennio 2007-2008.

Un importantissimo driver per la progettazione delle unità navali da diporto, così come per le unità navali mercantili in senso lato (navi da carico e passeggeri), è la compatibilità ambientale, che, mentre fino a pochissimo tempo fa era intesa come limitazione delle emissioni inquinanti direttamente dannose per l'uomo (principalmente ossidi di zolfo, ossidi d'azoto, particolato), oggi viene intesa soprattutto come riduzione delle emissioni dei cosiddetti GHG (Green House Gas) o gas ad effetto serra, principalmente l'anidride carbonica. In questo campo l'opinione pubblica è molto sensibile ad una certa drammatizzazione mediatica, che può portare i legislatori sia nazionali che internazionali (in primo luogo l'IMO e l'Unione Europea), nella ricerca dell'"effetto annuncio" ad adottare strategie solo apparentemente positive, in quanto basate sulla riduzione delle emissioni nella sola fase di esercizio, trascurando le emissioni nelle altre fasi del ciclo di vita di un prodotto come la barca da diporto (principalmente la fase di realizzazione dell'imbarcazione e dei suoi componenti, e quella dello smaltimento al termine della vita utile).



Dalle terrazze del padiglione B sono visibili le strutture del cantiere Amico & Co, uno dei più importanti cantieri a livello mondiale nel settore delle riparazioni e modifiche di superyacht e megayacht. (Foto dell'autore)



Il Presidente nazionale della Lega Navale Italiana, amm. sq. Donato Marzano, nel corso della conferenza "Lega Navale e l'ambiente", tenutasi il 17 settembre al Salone.



Uno dei due stand della Lega Navale Italiana presenti al Salone Nautico era animato dai giovani istruttori del Centro Nautico Nazionale "Lago delle Nazioni" di Ferrara.

Per ridurre veramente l'impatto sull'ambiente di un'imbarcazione da diporto dovrebbe essere adottata una strategia su due fasi. Nel breve e medio termine sarebbe opportuno concentrarsi sull'impiego di energie rinnovabili per i processi produttivi (a cominciare dai cantieri navali), migliorare l'efficienza energetica dello yacht e dei sistemi di bordo, il che costituisce il più semplice mezzo per diminuire i consumi di combustibile e conseguentemente le relative emissioni, e in quest'ottica cercare di rendere le imbarcazioni più leggere ed evitare motorizzazioni eccessive rispetto all'impiego previsto. In parallelo occorre iniziare a sviluppare/testare impianti di generazione di potenza con combustibili alternativi e strumenti per misurare/confrontare l'efficienza energetica degli yacht. Occorre anche far comprendere meglio agli enti legiferanti le specificità dell'utilizzo dello yacht, che quasi sempre, a differenza di una nave mercantile, naviga per una frazione molto bassa del tempo, per cui la sua "impronta ambientale" è costituita principalmente dalle emissioni in fase di costruzione e smantellamento, e non dai consumi di combustibile in fase di esercizio.

Più a lungo termine si potrà introdurre, dove sensato, nuovi sistemi di generazione di po-

tenza, quali ad esempio le celle a combustibile, alimentati con vettori energetici prodotti con energie rinnovabili, quali idrogeno, metanolo ed ammoniaca "verdi", e modificare i più moderni yacht operativi con motorizzazioni convenzionali prevedendo l'adozione di combustibili tipo low-carbon fuels, come i biocombustibili (bio-LNG, biodiesel) e i già citati vettori energetici verdi.

La compatibilità ambientale, in ogni caso, costituirà negli anni a venire uno dei principali elementi di cui dovrà tener conto l'industria della nautica, nella ricerca, nei progetti delle nuove unità da diporto, nella fase di realizzazione delle unità stesse da parte del cantiere, nelle operazioni e manutenzioni delle unità già operative e infine nella fase

di riciclo e smaltimento dei materiali delle unità alla fine della loro vita utile. ■



Nello stand della Presidenza Nazionale della Lega Navale era esposta un'imbarcazione Hansa 303, progettata in Australia per consentire alle persone con disabilità di vivere il mare.

... La rotta continua

di Luigi Prisco e Paolo Rastrelli



Come nella vita anche nella storia, nella cultura e nelle tradizioni marinare vale il detto “navigare necesse est”, e per questo il Centro Studi Tradizioni Nautiche continua incessantemente, ormai da oltre 20 anni, la rotta intrapresa verso nuovi e ambiti traguardi.

La rivista nazionale *Lega Navale* ha sempre seguito il cammino del CSTN (vedi *Lega Navale* luglio-agosto 2012, p. 4-9) ma gli anni volano e un “punto nave” – come ha suggerito il Presidente Marzano – alla luce dei notevoli cambiamenti nel frattempo intervenuti è d’obbligo per informare i tanti Amici, non solo italiani, che ci seguono appassionatamente.

Brevi cenni storici

Ne è stata fatta di strada da quando nel 1998 un ristretto gruppo di cultori di storia marinara in generale, e dello Sport della Vela in particolare, pensò di creare un punto di raccolta comune dove convogliare, conservare e rendere fruibili i

documenti (libri, riviste, foto, ecc. ...) e i ricordi, soprattutto quelli della memoria, che ciascuno aveva raccolto amorevolmente in tanti anni.

C’era un patrimonio da scoprire e salvaguardare riferito anche a un periodo storico a cavallo tra ‘800 e ‘900, nel quale la vela e il canottaggio avevano avuto un seguito popolare non ancora raggiunto da sport come calcio e ciclismo, e Napoli, Genova e Trieste degli sport di mare sono le capitali in Italia.

In verità un precedente tentativo di fondare nella “pragmatica” Milano un “Centro Studi” era miseramente fallito anni prima, ma l’esigenza persisteva. Da un *pourparler* tra amici milanesi e napoletani la notizia arriva a Napoli, dove con a capo Carlo Rolandi, campione velista, olimpionico, Presidente Onorario FIV, personaggio carismatico, l’iniziativa si concretizza senza indugi.

Il porto d’approdo e d’accoglienza dell’iniziativa non poteva che essere la Lega Navale



In apertura: Paolo Rastrelli, direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN). In questa foto: Le librerie del CSTN nella sala convegni al Molosiglio.

Italiana, Ente Pubblico che dal 1897 opera sul territorio nazionale per la tutela e la diffusione delle tradizioni e della cultura marinara. La Sezione di Napoli, a cui resta il merito di avergli dato i natali, mette a disposizione alcuni locali che aveva in concessione demaniale nel Castel dell'Ovo. Così il CSTN inizia la sua attività.

Oggi la sede del CSTN si trova nei locali della Base Navale che la Marina ha messo a dispo-

naria raccolta costituisce un vero punto di forza del CSTN, che riceve quotidianamente richieste e quesiti per soddisfare i quali le uniche fonti disponibili sono le riviste stesse.

Se la storia dello Yachting, per la vastità delle attività che la definizione Yachting sottintende (cantieri, progettisti, club nautici ultra centenari, armatori, campioni, dirigenti, olimpiadi e trofei internazionali, giornalisti, fotografi... e tanto altro ancora,) dovesse un giorno diventare

materie di studio e di ricerche, una scienza didattica, le sue basi sono già presenti al CSTN.

Tra le più significative attività che hanno caratterizzato la vita del CSTN ci sono:

- i rapporti con le Università italiane (Bari, Napoli, "Federico II" e

"L'Orientale", Pisa e Salerno) e la Sorbona di Parigi, i cui laureandi e dottorandi hanno fatto, e stanno facendo, ricerche presso di noi;

- la pubblicazione da settembre 2012 della rivista on line *NOTIZIARIO CSTN*, mensile di storia, cultura e tradizioni marinare, giunto al numero 107 a luglio 2021, inviato gratuitamente a diverse mailing list, dirette o collegate, in Italia e in altri Paesi del mondo. È un successo che ci inorgoglisce e tra i tanti consensi che riceviamo costantemente, ci piace riportare quello ricevuto da un noto docente di un famoso ateneo universitario, che ha voluto gratificare così il nostro lavoro:

"Da vari anni ricevo il prezioso vostro Notiziario, che è fonte di piacevolissima lettura oltreché di condivisione con i miei allievi e studenti e dottorandi di parecchie utili informazioni sull'universo del mare e della marinaria. Posso dire che trovo questa pubblicazione una delle iniziative più concrete e intelligenti sulla via di un lavoro culturale che possa tenere vivo l'insieme di valori nei quali credo in molti continuiamo a riconoscerci".

Neanche la recente bufera del Covid-19, nonostante la chiusura al pubblico e l'inagibilità della sede al Molosiglio del 2020 e dei primi mesi del 2021, ha fermato del tutto il CSTN. È stata un'ottima occasione per pensare, riflettere,



sizione per l'istituzione culturale che, travalicando ampiamente i ristretti limiti territoriali, nel frattempo è passata alla diretta dipendenza della Presidenza Nazionale a Roma essendo, per l'appunto, nazionale l'interesse della sua attività.

È doverosamente d'obbligo ricordare che per la crescita e gli ulteriori sviluppi della biblioteca CSTN è stata determinante, nel 2002, la decisione lungimirante del Presidente Nazionale pro tempore, ammiraglio Angelo Mariani, coadiuvato dal comandante Claudio Ressimann, direttore della rivista nazionale *Lega Navale*, che da Roma ha trasferito a Napoli l'intera biblioteca (2500 volumi) della Presidenza e la raccolta completa della rivista LNI dal 1897, l'unica completa esistente in Italia.

Al "fondo" della LNI si sono aggiunte nel tempo le altre donazioni intervenute da varie parti d'Italia e che a tutt'oggi fanno ammontare complessivamente il patrimonio librario posseduto ad oltre 9000 volumi.

Tutti i titoli sono rintracciabili sul Sistema Bibliotecario Nazionale (SBN - Opac Napoli) e sul sito www.cstn.it, che registra una media di 30/40 visite giornaliere. Sullo stesso sito è possibile visionare la consistenza della raccolta delle riviste della nautica, oltre 15000 numeri di 150 testate nazionali ed estere. Questa straordi-



Ricercatori all'opera presso il CSTN.

ordinare le idee e tentare di sistemare le tante cose che sempre si accumulano.

Se la rivista *Lega Navale* ci darà ancora spazio in un prossimo numero Vi racconteremo le molte altre novità che bollono in pentola e che renderanno il Centro Studi ancora più grande e interessante.

Intanto ho il piacere di passare la parola a Luigi Prisco, attivo collaboratore del CSTN, che fra i tanti meriti ha quello, beato lui, di aver notevolmente abbassato l'età media degli altri collaboratori del CSTN.

Una voce nuova . . . molto fa!

Nel 2019 durante il mio percorso di tesi in archeologia marittima sono approdato al Centro Studi Tradizioni Nautiche grazie a una convenzione (la prima con questa università) stipulata con l'Università di Napoli "L'Orientale". Il mio lavoro di ricerca, che perseguo tutt'ora, sulla Marina angioina medievale, si è molto giovato del supporto di questa istituzione della Lega Navale, non solo per l'abbondante materiale storico che possiede, ma anche per la disponibilità, la passione e l'umanità delle persone che vi lavorano. Il Centro Studi mi ha immediatamente colpito per la sua atmosfera calorosa e per la

grande competenza e serietà che lo contraddistinguono. È iniziato quindi da allora un bellissimo rapporto che continua e si sviluppa ancora oggi.

Parallelamente ai miei studi ho contribuito e contribuisco alla gestione della biblioteca. Al Centro Studi ad ora mi occupo di diverse attività: ho cominciato, insieme a Donatella Bartolucci, con la digitalizzazione dei volumi e delle riviste nel nostro sistema bibliotecario. Sono oltre 1000 i libri che abbiamo inventariato e oltre 2000 i numeri di riviste che sono

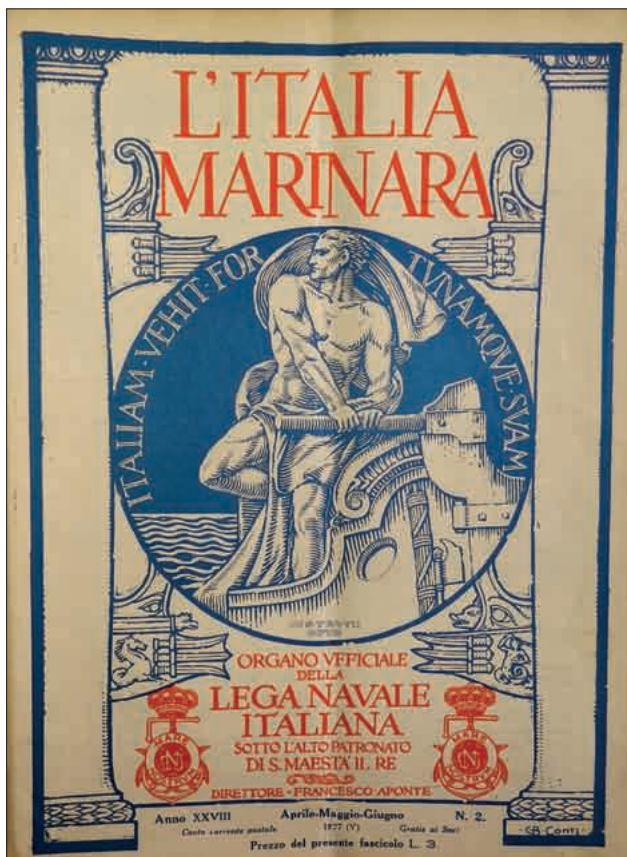
state catalogate da quando ho iniziato a collaborare con il Centro; dalla fine del 2020 mi sto impegnando più attivamente nella compilazione del *NOTIZIARIO CSTN*, permettendo la sua corretta impaginazione, impostazione e revisione attraverso l'utilizzo di uno specifico programma chiamato *Scribus*. Insieme al nostro direttore, Paolo Rastrelli, ci assicuriamo della qualità e della puntualità di uscita del Notiziario, che il primo di ogni mese deve essere pronto e inviato gratuitamente ai nostri lettori, che sono sempre più affezionati e in crescita. Il *NOTIZIARIO CSTN* quest'anno ha festeggiato con soddisfazione e grande piacere la pubblicazione del suo numero 100, un traguardo importantissimo che dimostra l'eccezionale forza di volontà nel perseguire il progetto culturale del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana.

Il Notiziario convoglia al suo interno un numero sempre crescente di firme che spaziano su numerosi argomenti riguardanti la storia marittima del nostro Paese e non solo. La storia della vela con i suoi protagonisti, le grandi imprese oceaniche, la storia della Marina Militare e le tradizioni nautiche sono solo alcuni dei temi che è possibile trovare sulla nostra rivista. Il

Notiziario è un'eccezione assoluta nel settore e la sua continuità non deve essere interrotta, ad ogni costo.

Il CSTN continua inoltre a fornire supporto e consulenza agli utenti della biblioteca, provvedendo loro sia il materiale bibliografico di cui necessitano, sia informazioni e consigli sulle loro ricerche. Abbiamo ricevuto numerosi studenti, dottorandi e appassionati da tutta Italia negli ultimi due anni. Nel periodo di quarantena dovuto al Covid-19 questi tipi di servizi sono stati svolti parzialmente, nei limiti delle possibilità, in smartworking. Un periodo difficile che ci ha costretti ad adattarci in fretta a questa nuova situazione, per non interrompere le fondamentali e apprezzate attività della nostra istituzione. Non ci siamo abbattuti e abbiamo sempre tenuto la barra dritta.

Insieme a Paolo Rastrelli abbiamo cominciato,



Una copertina della rivista della Lega Navale Italiana che è stata oggetto di una tesi di laurea magistrale in Lingua e Letteratura italiana, all'Università di Pisa, dal titolo "L'Italia marinara: il racconto di mare come genere nella cultura letteraria italiana del Novecento". Candidata: Michela Pelli; relatore: Chiar.mo prof. Marcello Ciccuto.



Una copertina del Notiziario CSTN, anno X, n° 106 giugno 2021.

inoltre, a partire dal 2019, una ricerca etnografica sui maestri d'ascia della Campania. Il mestiere del maestro d'ascia con le sue antichissime tradizioni purtroppo sta scomparendo con il passare del tempo a un ritmo spaventoso. C'è pochissimo interesse su questo tema e questi individui e le loro abilità potrebbero cadere presto nell'oblio. Ci è sembrato quindi doveroso prendere nota delle loro conoscenze in merito alla costruzione navale tradizionale. Alcune di queste informazioni sono state già pubblicate sul Notiziario, altre verranno presto pubblicate. Speriamo di poter creare una maggiore consapevolezza sull'argomento ed evitare, almeno sul piano storico, la loro totale scomparsa.

Il Centro Studi Tradizioni Nautiche è un faro di cultura in un mare sempre più agitato e incerto. Questa istituzione, di cui mi onoro di fare parte, è diventata, con il passare del tempo, un punto di riferimento inamovibile per molte persone e possiede ancora molte potenzialità inesprese. Dal mio personale punto di vista il CSTN in futuro dovrà potenziare i suoi rapporti con le università e le istituzioni di ricerca; è un passo importante che non può essere eluso. Fondamentale di conseguenza deve essere il coinvolgimento dei giovani studenti, provenienti soprattutto dalle facoltà di storia, archeologia e ingegneria. In parte questo tipo di passaggio sta già avvenendo, ma servirà ancora tempo e dedizione per realizzarlo. ■

armare[®]

ropes



Our ropes have the America's Cup inside!

Armare Ropes è fornitore ufficiale di Emirates Team New Zealand, della FIV (Federazione Italiana Vela), supporter della Squadra Olimpica Italiana e del Gruppo Agonistico Nazionale AICO.

100% MADE IN ITALY



armareropes.com / info@armare.it / +39 0431 65575

ADV fiveStudio.it PH © Emirates Team New Zealand

OFFICIAL SUPPLIER
Winner America's Cup 36



**2017-2021
AMERICA'S CUP
WINNER**

Mecoil opera da oltre 30 anni a supporto di flotte terrestri e navali, cercando di contenere il rischio avarie ai propulsori o agli organi di trasmissione, grazie ad analisi puntuali che tramite un campione di olio lubrificante in esercizio, riescono a fornire un quadro generale sullo "stato di salute" generale delle motorizzazioni. Sia per uso professionale che diportistico. Il tutto in un'ottica di prevenzione attiva, non dissimile dai controlli clinici ed esami ematologici per gli esseri umani. Il nostro sistema brevettato UCVD per campionare direttamente (senza rischi ambientali o contaminazioni indesiderate) dall'asta di livello, fornisce una "fotografia" realistica su eventuali contaminazioni da acqua, eccesso di combustibile, o eventuali difetti ai principali componenti dei meccanismi esaminati. Con semplici azioni correttive, dai costi contenuti, si può intervenire con ampio margine di tempo (ad esempio durante il rimessaggio invernale) evitando le "brutte sorprese" al momento della bella stagione, in cui i mezzi navali sono più stressati.



In un'ottica di ottimizzazione delle risorse, tramite le nostre analisi siamo in grado di massimizzare lo sfruttamento del lubrificante, evitando inutili e costosi cambi d'olio (classica operazione di "fine stagione").



MECOIL
DIAGNOSI MECCANICHE
SPECTRO^{INC} Laboratorio con Sistema Qualità certificato ISO 9001:2000 Cert. RINA N°65697

Demo Permanetere Srl
ID Macchina: Demo-Marine Inverter
Modello: Inc.zf - Demo Invertitore
Tipo di macchina: Invertitore

ALLARME

Parametri metallici molto elevati (Ferro, Cromo, Molibdeno), da attribuire probabilmente ad usura anomala su organi in acciaio (nodi/semi). Condizione olio accettabile. Codici di contaminazione ISO/NAS molto elevati, per presenza di particolato anche metallico (vedi allegato). Si suggerisce di sostituire il lubrificante e ricampionare dopo max 75/100 h, per verificare il trend dei metalli.

Ing. Matteo Campatelli, 19/09/2009

Olio	OLIO DEMO (80W90)	ID Campione	282028 (F3917)	2811F4 (E1128)	2811BF (C2920)	28118A (84285)	2823CD (8122)	
Note:		Campionato il	1/10/08	30/12/08	20/07/09	01/12/04	18/01/04	
		Innevaso il	16/09/08	02/01/07	25/07/05	14/12/04	02/03/04	
		h totali	6531	5933	5443	4922	4206	
		h olio	598	490	521	716	485	
		Rilascio (l)						
		Valori di soglia	▲	●	■	■	■	
		Ferro ppm	300	590	67	44	481	50
		Cromo ppm	4	10	<1	<1	8	<1
		Nichel ppm	4	<1	<1	<1	<1	<1
		Molibdeno ppm	2	252	8	3	29	6
		Alumina ppm	40	19	<1	1	10	4
		Piombo ppm	30	<1	<1	2	3	<1
		Rame ppm	200	17	7	3	71	6
		Stagno ppm	10	<1	<1	<1	<1	<1
		Argento ppm	5	<1	<1	<1	<1	<1
		Tiame ppm	2	<1	<1	<1	<1	<1
		Silicio ppm	50	22	3	<1	29	6
		Sodio ppm	50	85	9	2	13	9
		CONTAMINANTI						
		Vanadio ppm	5	<1	<1	1	<1	<1
		Calcio ppm	750	452	5	4	90	12
		Magnesio ppm	500	6	1	1	2	2
		Fosforo ppm	1100	196	266	256	1234	245
		Zinco ppm	200	137	156	208	1158	160
		Bario ppm	5	895	503	786	5125	689
		Boro ppm	400	143	<1	<1	1	<1
		Ossidazione Abs.01 1mm	0,40	0,09	0,06	0,02	0,12	0,07
		Nitrificazione Abs.01 1mm	0,10	<0,01	<0,01	<0,01	0,02	<0,01
		Sottile Abs.01 1mm	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,04	0,02
		AMOTT PARAMETRI CHIMICI						
		Antiusura -JCAP ind	8	12	10	10	16	11
		Glicole %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Acqua %	0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1
		ASTM D7042-04						
		Viscosità a 40°C cSt	129	129	131	129	134	133
		Codice ISO 4406	18/15	21/20/18	19/18/15	21/20/18	21/18	19/18/16
		Codice NAS 1638	10	12	10	12	12	10
		CONTAMINANTI SOLIDI						
		Gravimetria mg/l	35,0	3,9	22,1	33,0	4,2	

Data: 21/01/2009 Responsabile laboratorio

www.mecoil.net

“Il Mare al Centro”

**Convegno - Roma 22-23 settembre 2021
Centro Alti Studi della Difesa - Palazzo Salviati -
Piazza della Rovere, 83**

di Paolo Bembo

La Lega Navale Italiana, in questa circostanza, è apparsa, come non succedeva da tempo, come l'Ente di riferimento in ogni situazione in cui si parli di Cultura del Mare, declinata in tutte le sue varie accezioni e forme, al centro dell'attenzione generale. Essa è l'Ente che deve esprimere un parere sulla materia quando occorre esprimerlo. E questo concetto, ben esplicitato nella sua esposizione dal nostro Presidente Nazionale, ammiraglio Donato Marzano, in questi due giorni “ha fatto rumore”; speriamo che l'eco di questo rumore non si spenga più. La LNI viene da un consistente periodo d'incertezza. Purtroppo, ci siamo trovati troppo a lungo in un vuoto decisionale, dovuto a una prolungata sede vacante della Presidenza Nazionale seguita da anni di commissariamento causati dall'incertezza istituzionale nella scelta di un nuovo Presidente. La prima vera Presidenza successiva a tale periodo si è dovuta confrontare con una serie di problematiche di grande portata che ha, con grande coraggio, avviato verso un corretto iter risolutivo. Era altresì necessario che ora tutto il Paese, le Istituzioni, la classe politica prendessero nuovamente atto delle caratteristiche della



Un momento della prima giornata del Convegno.

nostra associazione, della sua ragion d'essere, che si è andata articolando e ampliando nel tempo, del fatto che del parere della Lega Navale fosse necessario tener conto ogni volta in cui ci si accostava a tematiche inerenti il Mare. Di qui la necessità, l'urgenza, di un convegno di questo tipo che riportasse il Mare al Centro, richiamando l'attenzione dei decisori e degli *opinion makers* sia su tale centralità per gli interessi del Paese sia sul ruolo vero e trainante della Lega Navale in tale cotesto.

Veniamo quindi al convegno.

È stato aperto da un'allocuzione del Presidente del Centro Alti Studi per la Difesa (CASD), ammiraglio di divisione Giacinto Ottaviani,

che ha sottolineato la propria soddisfazione nell'ospitare un convegno il cui tema era il mare. Egli ha brevemente richiamato la composizione operativa del CASD, con i suoi professori e ricercatori quotidianamente impegnati ad approfondire campi più o meno specifici, dalla leadership alla geopolitica alle tematiche più varie, tenendo sempre a mente nel suo operare, una frase del celebre scrittore americano Mark Twain: "Tra vent'anni sarai più deluso dalle cose che non hai fatto che da quelle che hai fatto. Perciò molla gli ormeggi, esci dal porto sicuro e lascia che il vento gonfi le tue vele". Il Centro Alti Studi per la Difesa (CASD) è l'organismo di studio di più alto livello nel campo della formazione dirigenziale e degli studi di sicurezza e di difesa. Fu costituito, quale Centro Alti Studi Militari (CASM) con decreto ministeriale del 16 agosto 1949 con il compito di dare a un ristretto numero di qualificati ufficiali di grado elevato la possibilità di conoscere gli aspetti della vita nazionale che si connettono con le questioni militari e di esaminare, collegialmente, essenzialmente con fini propositivi, problematiche relative alla difesa del Paese.

Ha preso quindi la parola l'ammiraglio di squadra (aus) Donato Marzano, Presidente nazionale della LNI, che ha espresso la sua impressione che l'incontro di questi due giorni sarebbe stato quello di un gruppo di amici e fra questi, aveva il piacere di annoverare due grandi amiche del mare: la vice ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, sen. Teresa Bellanova e il sottosegretario alla Difesa, sen. Stefania Pucciarelli. Al CASD, ha aggiunto, sente di essere a casa, per i molti cari ricordi che lo legano all'istituzione. È questo un momento difficile per tutto il cluster marittimo ed è quindi fondamentale che tutti gli attori di tale comparto facciano squadra. A monte di tutto, a sancire l'importanza della ricerca e della formazione, vanno evidenziati gli accordi che sono in fase di stipula fra la LNI e la scuola e l'università.

La LNI, presente attualmente su tutto il territorio nazionale, nacque nel 1897 per l'iniziativa, essenzialmente, di tre personaggi illuminati che ritennero da subito che il Mare andava posto al Centro dell'attenzione degli Italiani, come messaggio innovativo. L'azione che la LNI oggi deve svolgere è ancora estremamente attuale se

consideriamo che, a distanza di tanti anni, il sistema Paese non dedica ancora al mare l'attenzione che dovrebbe. È per questo che da 124 anni la LNI cerca di far conoscere meglio il mare attraverso la cultura, lo sport e vari altri ambiti, compresa la nautica solidale, che riguarda sia persone con disabilità fisica o mentale sia quelle che presentano difficoltà di ordine economico o sociale.

È noto a tutti i presenti come il mare sia sotto aggressione a cominciare da quella delle plastiche e delle microplastiche ed è anche per difenderlo da tale aggressione che è indispensabile fare squadra.

È per questo che è nato questo convegno, che si articolerà in tre sessioni. Nel primo giorno, si effettuerà una panoramica geostrategica sottolineando il continuo divenire del mare da questo punto di vista; verranno poi esaminati i problemi del cluster e la posizione in cui si collocano sia la Marina Militare sia la Marina Mercantile per poi passare alle infrastrutture portuali.

È questo un momento ottimale per ripartire, ottimizzando gli investimenti, approfittando delle numerose risorse messe in campo proprio per la ripresa post covid.

Il pomeriggio è riservato agli aspetti della protezione ambientale relativi al mare mentre nella giornata successiva sarà posto al centro il mare dello sport, focalizzandosi, in particolare, sugli aspetti relativi alla nautica solidale.

Insomma, la parola d'ordine è "Fare rumore", per riportare l'attenzione delle istituzioni pubbliche sull'importanza del mare per la Nazione.

La sen. Pucciarelli, sottosegretario alla Difesa, partendo dalla considerazione di come il mare rappresenti una primaria risorsa strategica, ha giudicato questo del convegno un prezioso momento d'incontro. Per l'Italia, quello con la dimensione marittima va considerato un legame intimo, in cui il mare rappresenta il fulcro per la sicurezza e per la crescita economica, in un'economia, quale la nostra, che è essenzialmente di trasformazione. Non può mai essere sottovalutata la rilevanza strategica della rete che sul mare e dal mare garantisce i flussi di merci in arrivo e partenza. Ha quindi sottolineato come il trasporto marittimo continui a rappresentare la modalità più conveniente di trasferimento delle

merci, come il mare sia in sé la fonte di risorse non trascurabili, come vada posta attenzione al mare anche per ciò che concerne il clima e i suoi mutamenti, per le risorse energetiche in esso individuabili, per gli scambi digitali, i cablaggi sottomarini, che più dei satelliti sono essenziali per le comunicazioni, insostituibili anche se vulnerabili.

L'Italia è fra gli otto hub digitali ed è quindi importante che sia in grado di monitorare la protezione delle infrastrutture digitali, in particolare nel settore marino, che possa garantire il libero uso dell'alto mare e un corretto impiego delle acque. Sul mare è in ballo la difesa degli interessi nazionali in sinergia con quelli della comunità internazionale. Per questo è indispensabile parlare di collaborazione istituzionale e interagenzie.

Nella seconda sessione si sarebbe parlato di salvezza del mare; bene, sarà indispensabile superare i ruoli e abbracciare un coordinamento che veda coinvolti tutti gli attori. Di fronte a mari minacciati come lo sono oggi, non è possibile porsi in maniera scoordinata. Un mare insicuro si traduce in un mare non più economico e a rischio instabilità, che è destinato a dare spazio alle più varie forme di criminalità.

Per questo occorre un coordinamento interministeriale per fare sistema fra i protagonisti. Il senso del convegno è quindi proprio quello di muovere passi concreti verso il "Fare squadra".

Nel mare le emozioni e le soddisfazioni si sovrappongono ai rischi e in esso i valori dello sport trovano analogie in quelli militari, in quanto entrambi fanno riferimento a modelli virtuosi di comportamento che vengono stimolati proprio dal rapporto particolare con il mare. La centralità del mare va quindi vista non solo come un riferimento attuale ma anche futuro.

Attraverso questo convegno ci attendiamo di raccogliere molteplici contributi sulle implicazioni dei vari aspetti della marittimità. Il mo-

deratore di questa fase, Gianluca Di Feo, vice direttore di Repubblica, giornalista d'inchiesta ed esperto di questioni militari, è incuriosito da questo convegno perché il Paese sembra essersi dimenticato del mare. A livello nazionale chi parla di porti, di navi ferme? È colpa dei media o degli operatori del mare? Perché non c'è interesse a parlare di queste cose al Paese e alla Politica? Il mare è il fulcro di ogni politica di sicurezza, quindi non estraneo agli interessi di tutti. Nel caso della fornitura di sommergibili all'Australia, si è visto come la U.E. avrebbe dovuto e potuto contare di più. Invece, di fronte alla sua latitanza dal settore Pacifico, in cui ha molteplici interessi, il Regno Unito ha inviato



Manifesto del Convegno.

una portaerei che semplicemente mostrando bandiera ha avuto l'opportunità di mostrare la tecnologia britannica, ribadendo con la propria presenza quali erano gli interessi geostrategici britannici nell'area. Venendo ai nostri mari, c'è la questione cipriota. C'è una nave da prospezione dell'E.N.I. che da più di un anno e mezzo è ferma in porto, mentre in mare sono i Turchi che adesso l'hanno sostituita nel suo ruolo. La partita, con implicazioni di accesso a grandi risorse naturali, è in una fase di stallo fra Turchia ed Europa, un'Europa nuovamente debole, divisa. Chi potrà fare uso dei giacimenti ne avrà un vantaggio economico, ma il paradosso è che

di fronte a tali interessi lo scontro avviene non fra nemici ma fra alleati di vecchia data.

È giusto soffermarsi a ragionare su come lo strumento navale, con le sue capacità di diplomazia navale e di protezione, costituisca un assetto fondamentale per gli equilibri internazionali.

In questo convegno potrà essere interessante studiare cosa è possibile dire agli Italiani per ricordare loro l'importanza di essere "... un popolo di navigatori".

La vice ministro Bellanova ha dichiarato come gli spunti offerti dall'ammiraglio Marzano sono tali da far riflettere. Tutti abbiamo bisogno di approfondimenti. Ha ringraziato la Lega Navale per quanto fa per la Cultura del Mare, un settore a cui il suo Ministero ha dedicato costante attenzione, al punto da istituire una "Giornata del Mare". La LNI fa cultura del mare quotidianamente mediante punti di aggregazione che fanno conoscere il mare a tanta gente e permettono l'accesso al mare a tutti, mentre sottolineano la necessità che vengano adottate e implementate misure di protezione ambientale. Con il Piano di Difesa e Resilienza sono previste risorse importanti, nazionali ed europee, che sarà indispensabile spendere bene per incrementare gli aspetti della portualità che potrebbero far decollare il Paese. Come spendere bene potrà anche derivare dai ragionamenti

odierni. La portualità – sempre più verde – è essenziale; molto va fatto per la connessione dei porti alle reti nazionali, soprattutto nel Mezzogiorno. L'integrazione con i sistemi di trasporto nazionali va perseguita insieme con una serie d'interventi volti ad assicurare sia la sostenibilità ambientale sia quella sociale. La sfida ambientale riguarda anche gli armatori, già molto impegnati perché consci che la trasformazione green ha un effetto importante sull'economia. Per il 2050 sono impegnati a ridurre le emissioni del 50% ma già negli ultimi 10 anni hanno trasformato l'Italia in maniera sostanziale. C'è da rimanere stupiti di come in Italia ancora non si apprezzi a sufficienza la marittimità del Paese. Stiamo parlando di attività che toccano direttamente 500 000 persone. È necessario un maggiore impegno per meglio comunicare. La Lega Navale ha un ruolo fondamentale nel fare capire alla gente come l'Italia possa essere vista come una lunga banchina in cui il mare anche dal punto di vista economico è al centro. Il Mediterraneo visto, a volte, con timore, è in grado di stimolare incredibili possibilità di crescita. I numeri lo certificano: un incremento del traffico marittimo previsto per il 2023 del 3,8% con punte del 6%. Di cui il 53% è da ricondursi all'allargamento del Canale di Suez. Gli scambi tramite Suez stanno subendo un incremento annuo del 9% e il traffico marittimo mondiale sta aumentando con ritmi del 20/25%.

Dati convincenti. È sorprendente che molti italiani, anche in posizioni dirigenziali, non ne siano a conoscenza. A fronte dell'elevato numero di impegnati in un settore così evidentemente in crescita, bisogna investire in formazione continua e formale. Bisogna farsi trovare pronti a fornire quella manodopera specializzata che il settore richiede. Le autostrade del mare sono un settore in cui l'Italia ha un ruolo di primo piano. L'impegno del cluster marittimo nazionale è notevole. Il PNRR dovrà ora interveni-



Il team dei Soci e della Presidenza Nazionale che ha reso possibile lo svolgersi dell'evento.

re anche sulla burocrazia con scelte adeguate. La Nautica da diporto si conferma elemento trainante dell'economia; mai fermatasi, ha, nel 2020, un fatturato che pone l'Italia ai vertici mondiali delle esportazioni. Tra i Maxi Yachts, oltre il 50% della produzione mondiale è italiana. Anche per questo è importante che i regolamenti attuativi del nuovo codice della Nautica da diporto aggiungano razionalizzazione e semplificazione a un settore troppo a lungo dimenticato. Misure attese che dovrebbero vedere la luce a breve e semplificare gli adempimenti, garantire la concorrenza, gli interessi primari, ovvero la protezione ambientale e la sicurezza, proteggendo un settore produttivo. Il sostegno ai segni di ripresa deve essere un compito del governo. L'impegno di vari enti governativi, a partire dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera c'è.

Rimettere il Mare al Centro, dice Di Feo, renderà il Paese più competitivo. Ciò comporterà: grandi politiche, un salto di qualità e una buona dose di ambizione, conseguibili grazie ad energia positiva, competenza e autorevolezza.

Il Capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Giuseppe Cavo Dragone, sottolinea come, con un mare sicuro, la Nazione possa intrattenere rapporti proficui con i propri vicini, traendo le risorse necessarie ai suoi cittadini. La penisola è protesa al centro di un mare che è centro d'incontro unico di movimenti geopolitici, geoeconomici e geostrategici di tre continenti. Il legame indissolubile dell'Italia con il mare è quello che ci permette di avere un ruolo rilevante nel panorama marittimo internazionale. Siamo la prima Marina europea con capacità portate dotata di velivoli di quinta generazione e tra le prime Marine NATO per tipologia e consistenza della flotta, che è al 92% made in Italy. Siamo molto avanti nelle prospezioni energetiche come, ad esempio, nel Golfo di Guinea, ove concorriamo alla sicurezza marittima. La caratteristica è di livello. Ricordiamo la nostra dipendenza dai traffici marittimi; il più lungo dei treni può arrivare a portare sino a 240 container

ma una grande nave portacontainer arriva a 24 000 e con impatto ambientale inferiore. Il traffico internet è in prevalenza su cavi poggiati sul fondo del mare, che risulta più fragile ed esposto alle contese per le risorse e gli spazi sempre più territoriali, entrambi sempre più esigui, con minacce di immigrazioni irregolari, attività criminali, compresa la pirateria, il terrorismo internazionale, i conflitti internazionali. Le sfide al dominio marittimo sono determinate da uno scenario internazionale in continuo divenire in cui è sempre più difficile prevedere le tendenze securitarie rispetto a quando prevaleva un equilibrio bipolare. L'attuale quadro di sicurezza è caratterizzato da annosi conflitti regionali e



L'amm. Donato Marzano con, da sinistra, Luciano Bonfiglio, presidente della federazione italiana di Canoa e Kayak, Francesco Ettore, presidente della FIV, e Giuseppe Abbagnale, presidente della FIC.

dalla recrudescenza di bolle di difesa a rete che potrebbero determinare scenari di *port denial*, con limiti sempre più vaghi in cui sicurezza interna e internazionale convergono. È in atto una metamorfosi nel paradigma di riferimento dei rapporti interstatali che attraverso la globalizzazione dei fenomeni regionali ha visto la transizione da situazioni evolventi dalla pace a crisi e conflitto a competizione, crisi e conflitto. In una situazione di competizione per l'accesso alle risorse, si assiste all'utilizzo strumentale del Diritto Internazionale con comportamenti assertivi attraverso l'uso di navi militari. In questo quadro si inserisce l'iter parlamentare

per introdurre nel nostro ordinamento la Zona Economica Esclusiva (ZEE), ovvero lo stabilire zone in cui la giurisdizione nazionale sia dedicata alla blu economy. La tutela della sicurezza dell'attività marittima non può prescindere da una vigilanza e sorveglianza che impongono capacità marittime adeguate all'interno della progettata ZEE. La Marina se ne occupa con focus prioritario ma non esclusivo, al così detto Mediterraneo allargato. Fortunatamente, sia la NATO sia la UE attribuiscono priorità alla sicurezza marittima e le iniziative di cooperazione in tale ambito risalgono a molti anni fa.

Gli impegni presenti e quelli futuri impongono alla Marina, oltre alla sorveglianza e vigilanza marittima, la presenza e la diplomazia navale, ovvero capacità di proiezione di forza ove necessario a tutela degli interessi nazionali. È essenziale mantenere il mare sicuro ma anche pulito, in quanto l'inquinamento impatta sull'uso sicuro delle risorse e quindi il nostro approccio coinvolgerà l'intera comunità marittima. In questo la Difesa avrà un ruolo primario.

È essenziale disporre di una strategia – e questa può derivare solo dalla politica – in cui il mare abbia ruolo di fulcro, concorrendo a superare ogni frammentazione d'intervento, incompatibile con le dinamiche globali. La Marina ha sicuramente un ruolo abilitante per tutti gli *stake holders*.

Dice Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che l'Italia è un Paese dipendente dal mare che ha una posizione geografica privilegiata ma non sfruttata. Come seconda potenza economica europea, l'Italia importa ed esporta dal Nord Europa con un transito di circa una settimana in più rispetto a quello tramite i nostri porti. Purtroppo le inefficienze dei politici hanno impedito il divenire l'Italia porta dell'Europa. I nostri porti hanno limiti perché nati in tempi storici nei centri cittadini e mai svincolati da essi, non crescono, con un mancato sviluppo del

sistema Paese e un mancato introito di circa 70 miliardi. Il problema, non solo fisico/morfologico, è di carenza progettuale, nello sviluppo e nella realizzazione di grandi opere. Ciò si deve sia alla politica sia alla burocrazia che dovrebbe implementarne le decisioni. Il vantaggio fiscale che attualmente si ha sotto bandiera italiana, dovrà trasformarsi per manifestarsi anche sotto bandiera europea. È sorprendente che un Paese come il nostro, dipendente dal mare, abbia una cultura marittima residuale, con più ministeri che se ne occupano ma senza alcuna cabina di regia. Il cluster deve confrontarsi con ben 8 dicasteri ma purtroppo dà segnali contrastanti anche quando occorre fare lobby della blue economy e questo fornisce al politico la scusa per non fare. Dobbiamo cambiare per fare il bene



Una foto di gruppo con i premiati del Concorso "Insieme cambiamo la rotta".

delle aziende. Solo così potremo ripartire per davvero. Dal centro studi Tagliacarne abbiamo dati interessanti sulla blue economy: nel 2019 ha prodotto (considerando anche il settore turistico balneare) 47,5 miliardi da 208 000 aziende, con un indotto pari a 89,4 e quindi con un peso sull'economia del 8,6% ovvero circa l'1,5 rispetto all'agroalimentare che pure per il nostro Paese è della massima importanza. Di queste aziende il 45% è al Sud, il 28,8 al Centro, il 14,7 al Nord Est e l'11,4 al Nord Ovest. Il Mezzogiorno ha quindi un valore più elevato nella blu economy.

Però il Sud è meno efficiente rispetto al Nord e questo fa sì che possa divenire trainante solo se modifichiamo il nostro punto di vista. Il recupero del Mezzogiorno e quindi delle fasce attualmente inoccupate, procedendo a una graduale reindustrializzazione, potrebbe trasformarlo in locomotiva d'Italia anche perché attualmente già investe abbastanza in formazione ma poi le



Accoglienza della sen. Stefania Pucciarelli, sottosegretario alla Difesa, al suo arrivo al Casd.

persone formate vanno a lavorare altrove. Va bene l'investimento di 4 miliardi nei porti ma non facciamo a pioggia. Rendiamo l'elettrificazione delle banchine competitiva, con adeguati sostegni alle imprese perché altrimenti non sarà servita a nulla. Essa deve essere non impattante e quindi va migliorata. Il costo dei porti deve rimanere abbordabile, tenendo conto di goal europei che non è reale stabilire a livelli superiori a quelli di Paesi che pure inquinano di più, altrimenti la flotta verrà presto posta fuori mercato.

Il dott. Stefano Messina, presidente di Assoarmatori dà conto del notevole cambiamento di scenario per il mondo marittimo e le imprese, mondo oggi più trasparente e regolamentato con l'Italia posizionata all'avanguardia nel rispetto delle regolamentazioni e nel processo creativo di tali regolamentazioni. Gli Italiani sono stati particolarmente propositivi nel settore della sicurezza. Come aziende, siamo all'avanguardia

e capaci di proposte innovative, con particolare attenzione all'economia. Venti anni fa riuscimmo a fare approvare provvedimenti di rinnovo del comparto; oggi la situazione è analoga. Le iniziative del PNRR sono legate al crollo del trasporto passeggeri che, a causa del covid, nel 2020 si è quasi azzerato, anche se nell'estate del 2021 ha presentato un forte recupero. La flotta

è obiettivamente vecchia e il PNRR può servire a rinnovarla. Auspichiamo che ciò avvenga facendo lavorare la cantieristica italiana, pubblica e privata, seguendo il percorso virtuoso che abbiamo sempre indicato: filiera-lavoro-creazione occupazionale. Nei confronti della stampa, ritengo di essere positivo e forse un po' presuntuoso; negli ultimi anni le categorie imprenditoriali degli armatori, degli agenti, ma anche quelle istituzionali che afferiscono a questo settore, sono molto più orientate di una volta a comunicare, ad assumere responsabilità. Del resto, spes-

so, noi ci mettiamo la faccia, i soldi, l'occupazione. In occasione della crisi abbiamo fatto i salti mortali per non licenziare, provando di essere dotati di lungimiranza e buon senso. Vorremmo poter lavorare di più in maniera preventiva. Noi vogliamo assumere, se il governo ci metterà in condizione di farlo, e pagando il giusto. Riteniamo di avere il diritto di essere coinvolti, ascoltati, preventivamente. Ciò consentirebbe di aumentare un profilo di collaborazione ed efficacia delle nostre azioni. Ci sembra che si tratti di buon senso.

Il presidente di Propeller, avv. Umberto Mascucci, spiega la funzione dell'associazione di cultura marittima che rappresenta e che, attiva negli USA dal 1921, è presente in Italia da 70 anni con 25 basi in cui si discutono problematiche legate al mare. Da 8 anni i suoi membri fanno anche missioni all'estero, stabilendo contatti da parte del cluster marittimo nazionale, portando la percezione italiana e interfacciando

il cluster marittimo italiano con le realtà estere. È da rimarcare nuovamente come in Italia non esista un Ministero del Mare, presente per altro in Paesi come la Francia, la Spagna, la Grecia, Malta. L'Italia è al centro del Mediterraneo e a fronte di un'Europa con circa 650 milioni di abitanti in decrescita demografica (quadro al 2050) il Mediterraneo sulle sue coste ha 650 milioni di abitanti che, soprattutto sulla costa sud, sono in rapida crescita. È questa una grande opportunità per l'Italia anche in ambito UE se riuscirà a far pesare maggiormente una politica mediterranea, ovvero l'importanza dell'Europa del Sud in Europa. I nostri 25 porti rappresentano un elemento importante per l'economia e in particolare per quella del Meridione. Al Sud i 2/3 dell'import/export si muove attraverso i porti, contro 1/3 al Nord. È quindi chiaro come per il Sud la portualità sia essenziale. Tramite il PNRR gli imprenditori del Sud devono essere aiutati a colmare il gap portuale con il Nord attraverso un piano di efficientamento dei porti che non può più attendere.

Per il dott. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, è fondamentale che il mondo dell'economia dica la sua sui porti. L'economia non può infatti vivere di contrasti interni, di interessi di campanile. Qualsiasi azienda che pensa solo all'"intorno di casa sua" non può avere successo. Qualsiasi infrastruttura, porti compresi, deve avere alle spalle un mercato.

La globalizzazione, lo scambio delle merci, è avvenuto e avviene attraverso il mare. Le merci sono messe a terra attraverso i porti. Capirlo è fondamentale. Il Mediterraneo pur costituendo l'1% della superficie acqua del pianeta vede su di esso il 20% dei traffici. L'imprenditore Italia può quindi fare una strategia in quanto le opportunità sono enormi. Una frontiera importantissima è quella della logistica. Abbiamo visto quante industrie sono state messe in crisi dal recente blocco del canale di Suez. Il nostro qua-

dro competitivo non è il Nord Europa ma il Mediterraneo. Questo è un momento di confronto per il Cluster, che deve fare proposte utili per il Paese. Dobbiamo alzare l'asticella della visione strategica. I soldi che arriveranno in prestito ci impongono di non dimenticarci dell'economia reale, troppo spesso sostituita da quella della finanza. Dobbiamo giocare una partita strategica applicando concetti nuovi alla Old Economy: transizione energetica, sostenibilità, digitalizzazione, automazione. Questi intervengono sulla competitività delle nostre imprese ed è importante non limitarsi agli enunciati ma proseguire con i fatti. L'impegno è quello della sostenibilità sociale, economica, ambientale, per cui una figura chiave nelle imprese sarà il manager del cambiamento. Il mondo del lavoro sta cambian-



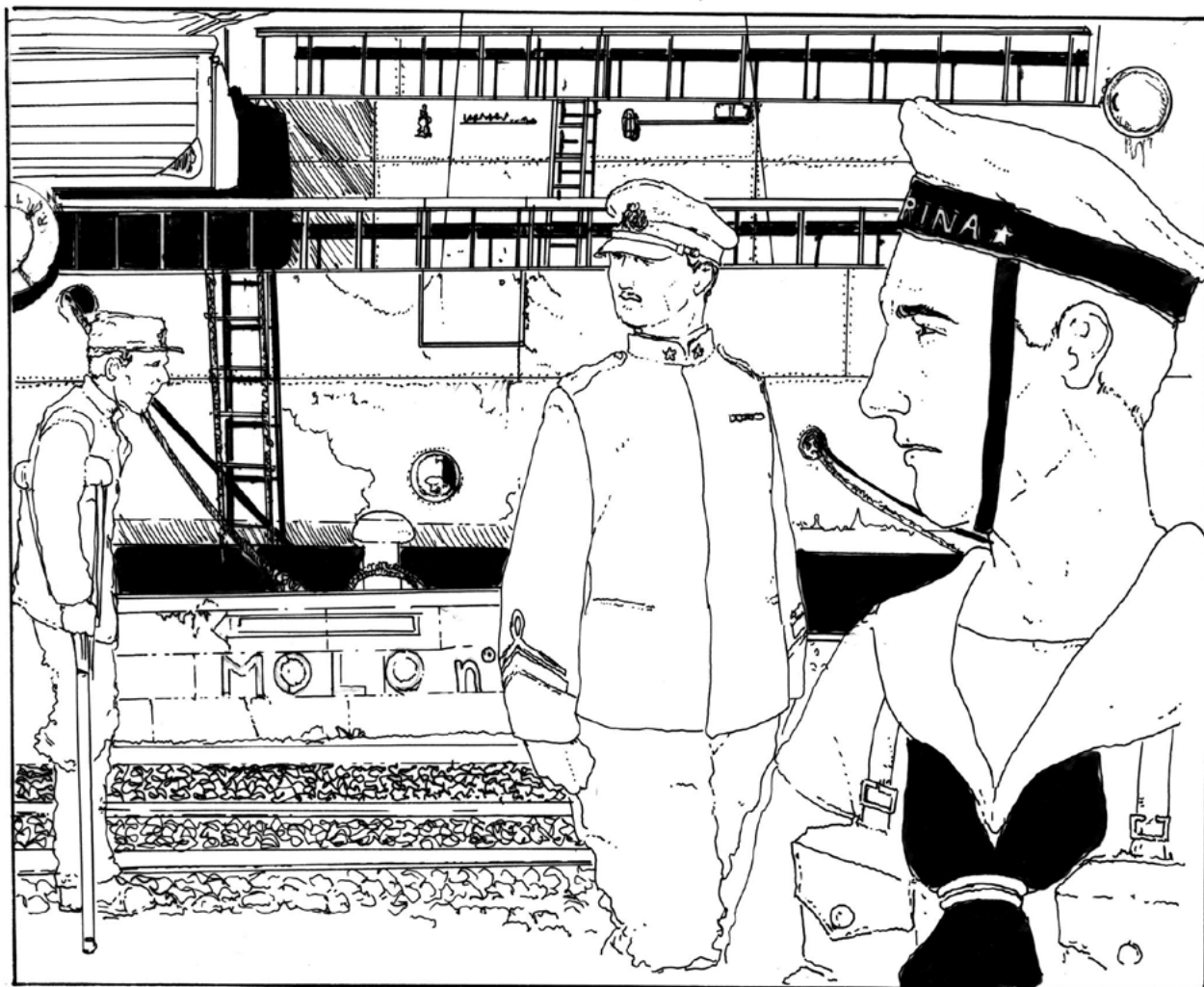
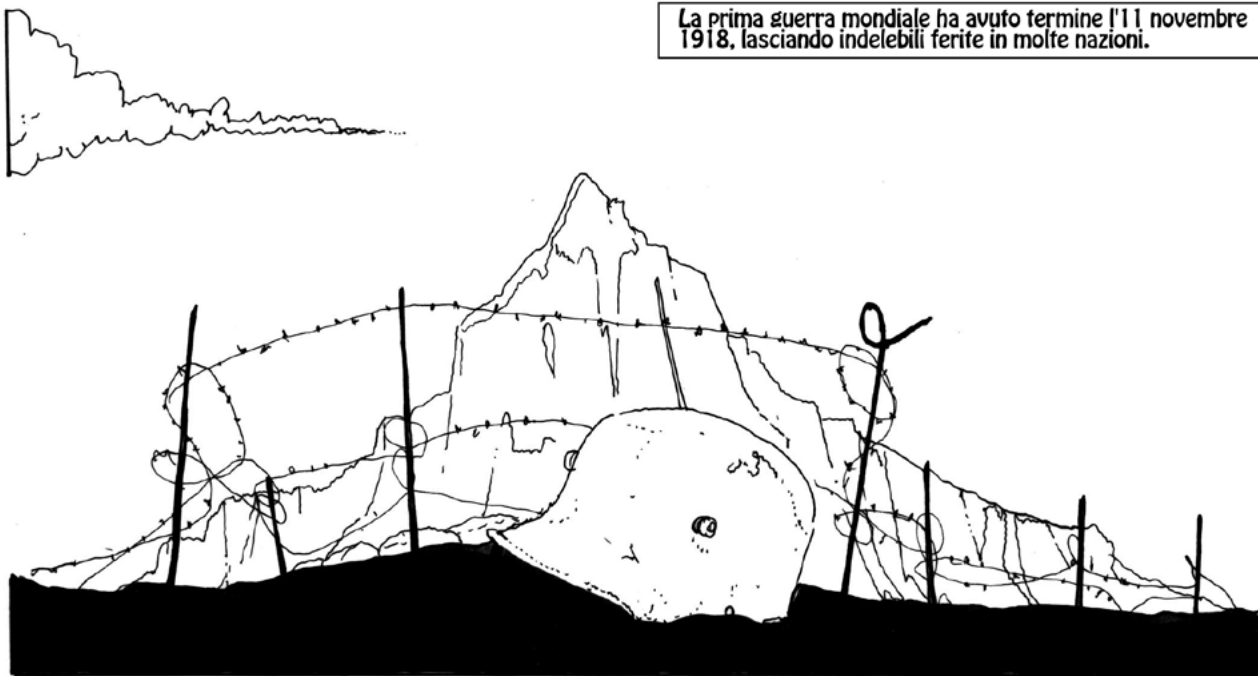
Una veduta della sala del Casd, in cui si è tenuto il convegno, gremita pur nel rispetto delle norme anti Covid.

do e a questo cambiamento bisognerà stare al passo con un robusto sostegno alla professionalizzazione per non vedere molti lavoratori finire espulsi dal ciclo produttivo. L'impegnativo progetto del PNRR fa trovare davanti all'imprenditore varie domande: Ce la faccio? Cosa debbo rimuovere? Cosa debbo migliorare? Quando si chiede semplificazione si tratta di quella contro la confusione: evitare in maniera scientifica la duplicazione dei passaggi burocratici tra ministeri. Poi il rapporto con le Capitanerie di Porto

ventitresima puntata:

"Tempi nuovi"

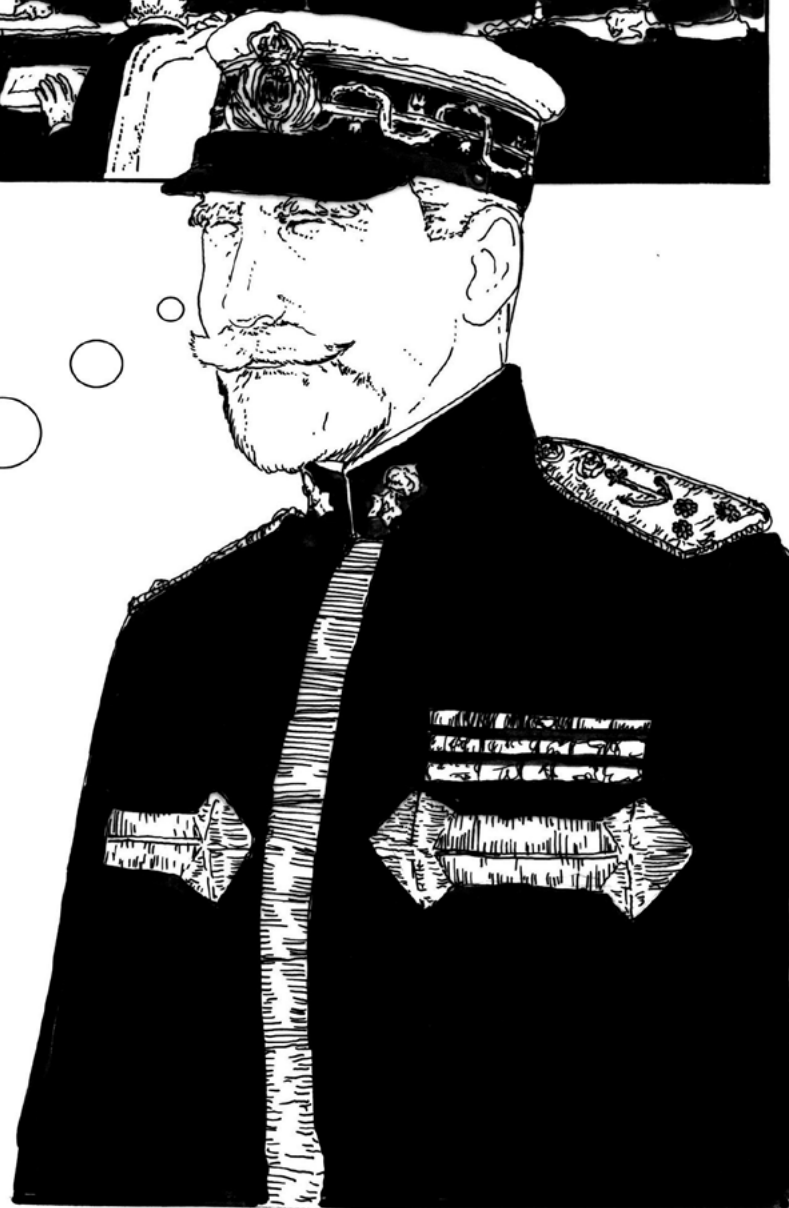
La prima guerra mondiale ha avuto termine l'11 novembre 1918, lasciando indelebili ferite in molte nazioni.



28 giugno 1919, Versailles (Parigi)



La guerra sul mare contro l'Austria-Ungheria, che non c'è più, è stata vinta. E la mia strategia si è rivelata vincente. Ma ora? Le rivalità sono peggiori di prima. Gli inglesi sono diventati i professori dei tedeschi e Parigi e Londra si guardano in cagnesco e si provocano a vicenda.





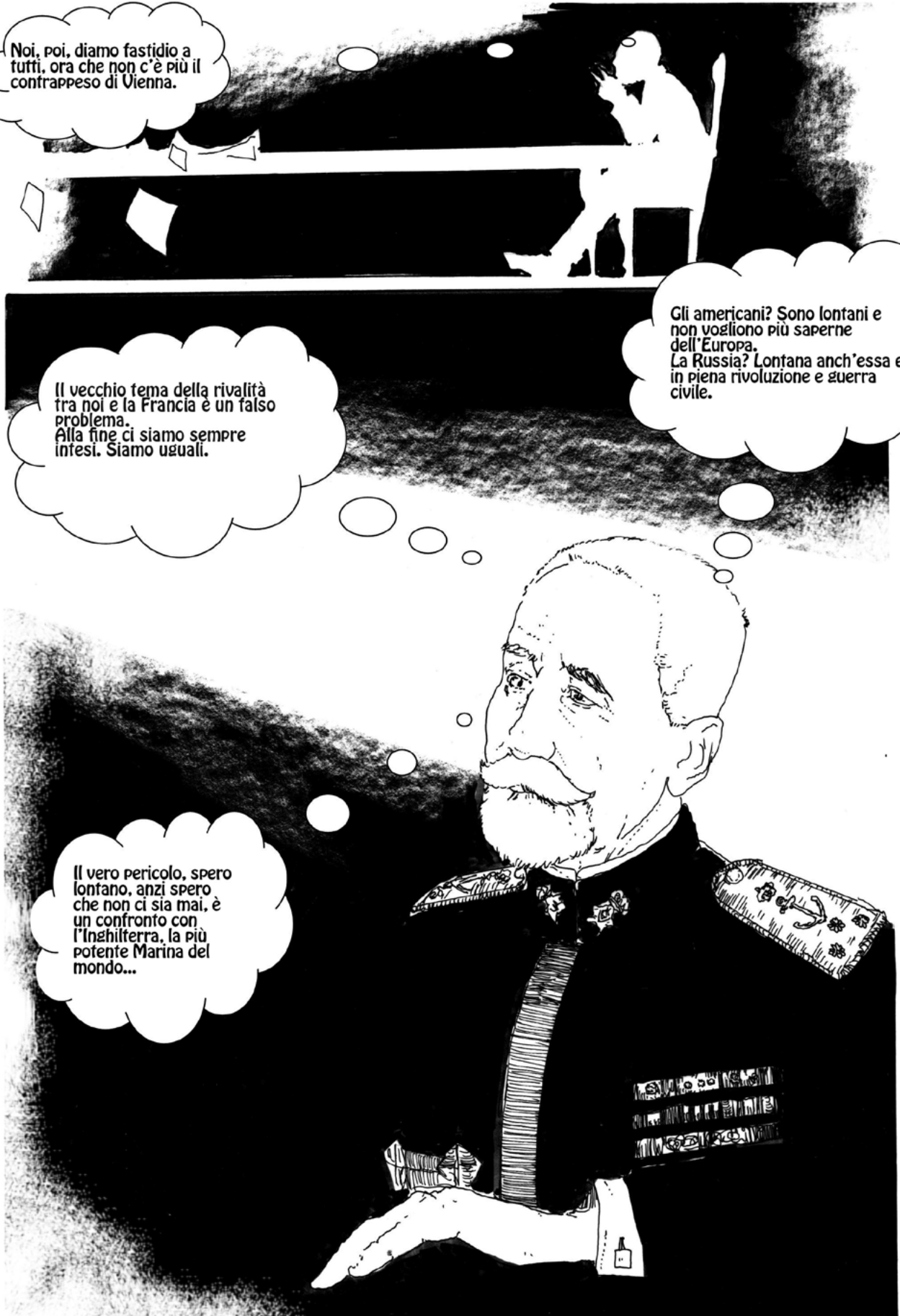
Vittorio Emanuele Orlando e Sidney Sonnino non riuscirono ad ottenere il pieno rispetto del Trattato di Londra. I tempi erano cambiati e si stava imponendo la visione wilsoniana, secondo la quale una guerra sanguinosa come quella conclusasi non doveva avere vincitori; questo avrebbe scoraggiato qualunque nazione a ricorrervi in futuro. Di fatto le nazioni sconfitte vennero oppresse e umiliate, e le nazioni vincenti ottennero molto poco.

Noi, poi, diamo fastidio a tutti, ora che non c'è più il contrappeso di Vienna.

Il vecchio tema della rivalità tra noi e la Francia è un falso problema. Alla fine ci siamo sempre intesi. Siamo uguali.

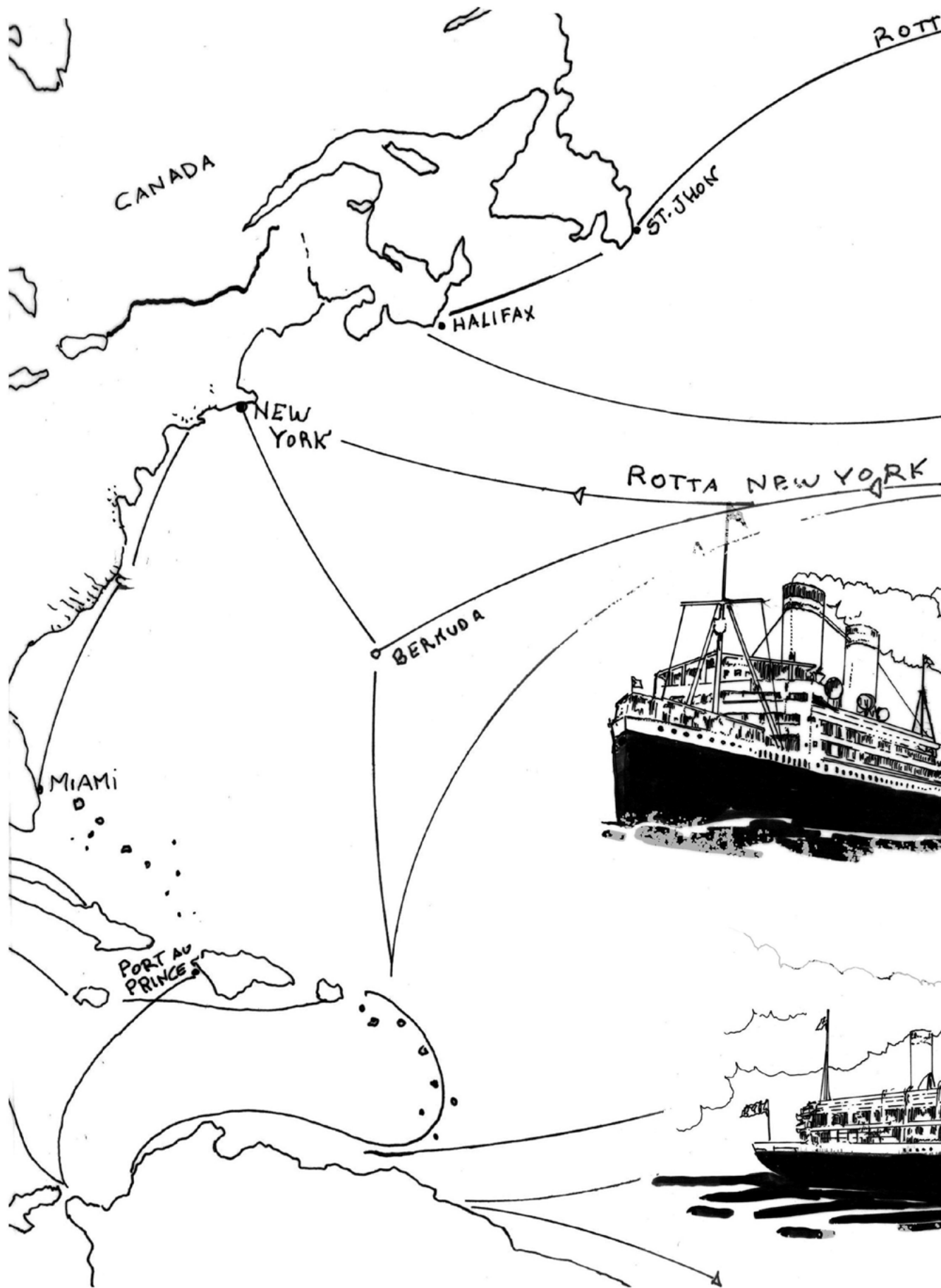
Gli americani? Sono lontani e non vogliono più saperne dell'Europa. La Russia? Lontana anch'essa e in piena rivoluzione e guerra civile.

Il vero pericolo, spero lontano, anzi spero che non ci sia mai, è un confronto con l'Inghilterra, la più potente Marina del mondo...





L'Italia adesso punta al traffico nell'Atlantico.
Abbiamo un solo, piccolo e poco riuscito transatlantico, il *Principessa Mafalda*...



A NORD ATLANTICO

PLYMOUTH

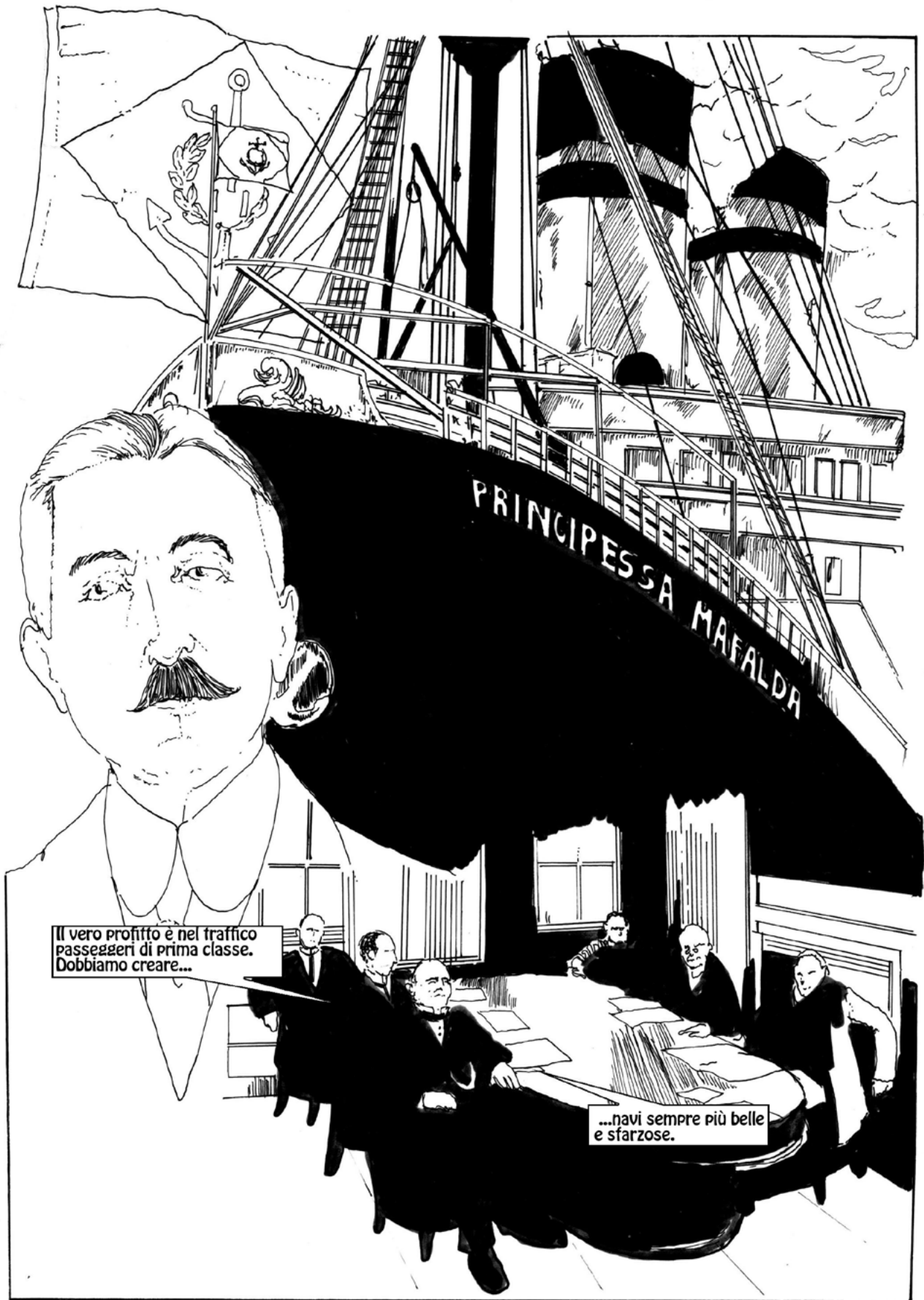
LISBONA

ROTTA PALERMO-
NAPOLI-
NEW YORK

ROTTA AMERICA



... ma ora le grandi compagnie puntano sui traffici ricchi e di lusso che pagano bene e in valuta pregiata. E pensano in grande.



va rafforzato e infine va recuperato il rapporto tra porto e città.

Il moderatore nota che il PNRR nella EU viene chiamato Next Generation Plan, in quanto con questi soldi si va a costruire il futuro della prossima generazione e non a tappare i buchi di quanto necessario alla presente, quindi no agli interventucoli a pioggia ma sì a quelli strutturali.



Intervento del vice ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, sen. Teresa Bellanova.

L'ing. Alessandro Santi, presidente di Federagenti, ricorda il timore che il Covid producesse stagnazione economica. In realtà, per quanto attiene l'E-commerce, è successo il contrario. In Italia non siamo stati all'altezza delle richieste della logistica. Abbiamo cominciato a capire che essa è fondamentale e quindi risultano fondamentali i porti e tutte quelle strutture che permettono alle merci di girare. Il 90% delle merci mondiali viaggiano per mare; si parla del 12% del PIL mondiale. È questo quindi il momento giusto, quando la gente comincia a rendersi conto, di fare capire come i porti siano importanti, i loro collegamenti, e gli agenti marittimi in quanto centrali per individuare i malfunzionamenti nella catena logistica e nel segnalarli. Dopo che il senato ha deciso di andare avanti con il progetto della ZEE, mi piace dire non che abbiamo 8000 km di costa ma piuttosto che siamo un Paese con 120 000 km quadrati di acqua, da cui traiamo tanta ricchezza. Federagenti

è presente in tutti i punti in cui avvengono gli scambi della merce, come presidio territoriale e per fare formazione e di questo è bene che le istituzioni si ricordino.

In Italia siamo al 19° posto per performance logistica e questo non è tollerabile. Una nave deve durare almeno 20/30 anni mentre un porto addirittura 100/200, quindi gli agenti marittimi non possono avere una visione miope di breve

periodo. Se indichiamo soluzioni per la portualità lo facciamo a ragion veduta, affinché l'Italia risulti dotata di una portualità efficace e concorrenziale onde non allontanare da sé perfino il naviglio nazionale.

Il 20% del traffico mondiale passa dal Mediterraneo, di cui il 60% è diretto verso Paesi europei. Siamo solo al 10° posto nell'intercettare questi flussi. Nonostante l'importanza riconosciuta del mare per noi, molti Paesi ci superano in questa attività. Esempio: della merce che transita nei porti europei da e per la Cina, solo il 3% è ge-

stato in Italia mentre Grecia, Olanda e Germania si posizionano tra il 49 e il 26%.

Gli agenti marittimi si pongono come consiglieri al servizio dello stato e come tali vanno considerati.

Nei *chocke points*, ovvero nei colli di bottiglia del traffico, non possiamo prescindere da un'azione di monitoraggio e presidio geopolitico dell'area perché siamo vulnerabili per molti aspetti, anche perché i così detti partner... non si rivelano sempre come tali. Per questi fattori una vera strategia della blu economy va fatta insieme da tutti gli attori del cluster marittimo nazionale.

Il moderatore sottolinea l'importanza di un messaggio lanciato dall'ing. Santi: bisogna arrivare tutti a una Visione Strategica Condivisa. Abbiamo poco tempo e bisogna quindi agire in fretta per vincere una sfida in cui si uniscano imprenditori, istituzioni, università, la politica ascolti e la burocrazia cambi passo, altrimenti

assisteremo di nuovo al fenomeno dell'emigrazione, in quanto i nostri figli saranno costretti ad andare a cercare all'estero quelle opportunità che non trovano più in Italia.

I problemi del mare sono essenzialmente tre: petrolio, plastica, pesca; questo ci porta alla seconda sessione del convegno, quella dedicata al Mare come ambiente da preservare e rispettare, che viene moderata da Alberto Luca Recchi.

Il prof. Antonio Felice Uricchio, presidente dell'ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario), sottolinea cosa il mare significhi all'interno della formazione scientifica e cosa possono fare le istituzioni universitarie per proporre il mare come un bene comune da preservare e affidare alle generazioni future. Il mare ha contribuito a cambiare il nostro modo di vivere. È stato il tramite per le grandi scoperte geografiche e ha contribuito allo sviluppo e al progresso. Alle tre P citate poc'anzi ne andrebbe aggiunta un'altra, quella di People: la gente, che attraverso il mare si è evoluta e ha proposto modelli di integrazione, di civiltà. Lo sviluppo di cui abbiamo avuto contezza in questo convegno, avviene attraverso il mare ma il futuro che ci viene affidato deve tenere conto della sostenibilità delle scelte, difendendo il futuro di tutta l'umanità. L'università è cresciuta. Da qualche anno l'Anvur, prima che le università possano offrire queste nuove opportunità agli studenti, è chiamata a valutare nuovi corsi di studio che vengono allargando i modelli di crescita, ampliando di fatto l'autonomia degli istituti. Quest'anno sono stati aggiunti oltre duecento nuovi corsi. Ogni anno c'è una crescita e di questi, circa 1/3 verte su temi ambientali. L'azione che porta a questi risultati parte dall'università ma sentendo sia gli studenti sia tutti i portatori d'interesse, dimostrando la maggiore attenzione del mondo accademico italiano. Esistono corsi in cui è stato introdotto il rispetto della vita e della sostenibilità, per una crescente coscienza ambientale. In tutto questo il mare è centrale.

Il contramm. Giuseppe Aulicino, vice capo reparto piani e operazioni del Comando Generale della Guardia Costiera, parla dell'ambiente mare come molto complesso, favorevole però alle relazioni tra persone come a quelle fra stati. L'approccio al mare non può che essere multi-

disciplinare e vede la necessità dell'intervento della comunità internazionale. In tale contesto, infatti, uno stato da solo può fare ben poco. La Guardia Costiera si muove in un quadro ordinamentale particolare. Delle undici funzioni che dovrebbe svolgere, individuate in ambito U.E., essa è direttamente responsabile per otto. Circa quarant'anni or sono ci dissero di occuparci dell'inquinamento marino e di potenziare i nostri mezzi a questo scopo. Ciclicamente veniva-



Andrea Stella, ideatore del progetto "Lo Spirito di Stella - catamarano senza barriere".

mo richiamati a farlo di nuovo. Le funzioni del vecchio Ministero della Marina Mercantile sono oggi suddivise tra Mipaaf, quello della Transizione ecologica e Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibile. La legge per la protezione del mare ha permesso, fra l'altro, di individuare le aree marine di maggior pregio che poi sarebbero diventate parchi. In quest'ambito la Guardia Costiera deve effettuare sorveglianza. Siamo chiamati ad intervenire ma anche a monitorare tecnicamente attraverso il controllo del traffico marittimo. Abbiamo responsabilità

anche nel campo della pesca marittima. Questo è uno degli asset fondamentali di una Guardia Costiera. Una nuova norma vede il Ministero dell'agricoltura e delle foreste competente per il suo controllo in ambito nazionale e tale ministero si avvale, allo scopo, delle Capitanerie. Essendo materia d'interesse comunitario, la UE detta legge al riguardo. Le attività di controllo della pesca impegnano il corpo su diversi fronti; si va dal controllo delle taglie minime a quello delle



Intervento del ministro per le disabilità, sen. Erika Stefani.

caratteristiche degli attrezzi, alle autorizzazioni per la pesca ma anche a controlli sull'importazione di prodotti ittici, scoraggiando così alcuni stati dal mancare al rispetto delle norme. Il problema delle reti derivanti è fortunatamente in calo. Riassumendo le nostre attività di controllo sono essenzialmente triplici:

- Controllo della pesca,
- Controllo dei rifiuti,
- Controllo dell'inquinamento (a partire dall'entroterra)

Per tutto questo vengono anche impiegati, a livello europeo, satelliti radar che permettono ad esempio di avvistare le macchie di inquinamento e i possibili inquinatori sui quali le indagini proseguono poi nei porti. Sempre con i satelliti si hanno notizie in tempo reale relativamente alle collisioni in alto mare.

Il prof. Stefano Bronzini, rettore dell'università di Bari, dice che per cambiare rotta bisogna innanzitutto cambiare vocabolario. Corsi relativi al mare si fanno da vent'anni e nel tempo si sono affrontate le materie più disparate. Atten-

zione quindi all'uso delle parole. Ad esempio sostenibilità è divenuta quasi una parola invasiva. Per il mare, invece, riguarda tutti quelli che l'abitano, che si tratti di uomini o altre creature. E anche le plastiche. Fra le istituzioni/enti la lamentela generale è costituita dal non avere un punto di unione in cui parlare dei problemi del mare. Nell'università, invece, ci siamo riusciti, anche se al riguardo, nell'università, da vent'anni non c'è una legge idonea ed è urgente farla per cambiare le prospettive. Dovremmo mettere centri di ricerca a fianco a quelli di formazione, tematizzandoli, evitando così una vana concorrenza. Abbiamo bisogno di singoli grandi centri tematici e non di molti piccoli che procedano alla rinfusa. Si dice che bisogna fare sinergia e l'università già lo fa. Quando si dice Next generation, però, bisogna avere una visione complessiva diversa e non inseguire i nostri ritardi; in questa il mare rappresenta una risorsa. Italo Calvino ha detto: "La Poesia è l'arte di fare entrare il mare in un bicchiere". È il mare

che deve diventare il metro di valutazione per il PNRR e altre manovre.

Rosalba Giugni, presidente di Marevivo, testimonia che il mare urla... e vedendo i danni che vengono portati al suo ambiente è nata l'associazione. Da 40 anni non cessa di lottare affinché il mare possa tornare ad essere quello di una volta. Ci troviamo di fronte una triplice crisi: sanitaria, economica e ambientale. Poiché le prime due derivano dalla terza, è questa che, in termini di attenzione, va posta al primo posto. Come se ne esce? La risposta è nella transizione ecologica, ovvero cambiando rotta, cambiando i comportamenti negativi che sono divenuti abitudine. Nella transizione energetica che ci impone di passare a tutte quelle forme di energia rinnovabile. Nella transizione alimentare: il mare, iper sfruttato, ha bisogno di rifari, perché non ce la fa più; bisogna ripensare il modo di nutrirci. E poi va implementata un'economia circolare che metta al bando gli sprechi: basta plastica, basta usa e getta! Tutto questo va fatto subito perché lo dobbiamo al mare ma lo

dobbiamo a noi stessi perché uccidendo il mare stiamo rovinando noi stessi e le generazioni che verranno. Per farlo, per fare una politica del mare occorre una consulta, una cabina di regia e questo, senza eccessive complicazioni potrebbe avvenire presso il CIPE.

La dott.ssa Barbara La Porta, dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) spiega come l'istituto raccordi la ricerca con l'applicazione pratica, trasferendo le buone pratiche al livello istituzionale e dei



I presidenti delle federazioni mentre parla il rappresentante del CIP (Comitato Paralimpico Italiano).

cittadini. I cittadini sono pronti. I ricercatori devono ora imparare a parlare in maniera ad essi comprensibile. Ad esempio, in una convenzione recente, l'Ispra prova a parlare con i cittadini soci della LNI. Con un po' di formazione siamo così in grado di raccogliere una gran mole di dati su grandi spazi e per intervalli prolungati di tempo; questo è un classico esempio di *citizen science*. Noi chiediamo così ai giovani di insegnare ai propri genitori. Nel particolare il progetto *Citizen for the sea* ha l'obiettivo di realizzare tre fasi:

- fase iniziale: formazione dei soci con l'obiettivo che trasmettano gli insegnamenti ad altri,
- fase 2: raccolta dei dati,
- fase 3: valorizzazione dei dati.

Per ora abbiamo curato due aspetti:

Il primo riguarda l'habitat della Posidonia oceanica che in Mediterraneo è in regressione. Cerchiamo di semplificare ciò che i soci possono fare e, allo scopo, abbiamo creato una scheda che è anche informativa; il compito dei soci è

quello di segnalare una serie di elementi esemplificati sulle schede, così da un lato riusciremo a raccogliere una mole notevole di dati, dall'altro queste informazioni circoleranno fra i soci educandoli nello specifico settore.

Il secondo aspetto è quello del così detto "Marine litter". I soci si occuperanno di censire quello galleggiante relativo a un intervallo spaziale e temporale notevole che senza di loro sarebbe a noi difficilmente raggiungibile.

Il prof. Stefano Piraino, dell'università del Salento, esordisce citando un dato: il 90% dell'ambiente mare è inesplorato; già questo costituisce un motivo per investire nel mare. All'università del Salento c'è un corso di biologia marina in inglese, sin dal 2009, che attrae studenti da tutto il mondo. Molti di questi, poi, effettuano il dottorato sia presso atenei italiani sia presso università straniere.

La sostenibilità di cui si è parlato trova nel mare un elemento fondamentale: ogni due respiri che facciamo

uno deve l'ossigeno che utilizza alle alghe marine. Nel mare vengono prodotte proteine per nutrire tre miliardi di persone. Il clima sta cambiando perché noi stiamo cambiando il pianeta. Il calore da noi prodotto agisce al 93% sulla temperatura degli oceani. Abbiamo parlato di aspetti economici relativi al mare. È opportuno richiamare alcuni dati relativi al così detto "Turismo blu": 3,2 milioni di posti di lavoro, 183 miliardi l'anno, 150 milioni di turisti sulle coste del Mediterraneo, il 53% degli alberghi ubicato in zone costiere. Da questi dati si desume l'importanza monetaria che possiamo annettere al mare, il suo valore. E ancora, gli oceani veicolano l'80% dei commerci mondiali e il 65% delle risorse energetiche. Si parla di un valore di 15 500 miliardi annui. Il capitale naturale dell'umanità è stato stimato in 60 000 miliardi di euro.

È nostro dovere consegnare gli oceani in buono stato alle generazioni future; questo è anche uno degli obiettivi dell'UNESCO. Nel 2050 saremo 9,6 miliardi e chiederemo più cibo agli

oceani. Però la FAO evidenzia come tra il 50 e il 60% delle popolazioni di pesci dell'Atlantico occidentale siano sovra sfruttate. Mai, prima di oggi, ci sono stati meno pesci nel mare. L'Adriatico sostiene il 36% delle catture che finiscono sulle nostre tavole e in questo mare la pesca è prevalentemente a strascico ovvero distruttiva (è come cogliere funghi in un bosco utilizzando un trattore!). L'acqua coltura non rappresenta la soluzione in quanto per ottenere 1 kg di orate o di spigole di allevamento è necessario nutrirle con circa 5 kg di pesce selvatico, seppur meno pregiato. Quindi anche questo non può essere definito un sistema sostenibile. Nel caso dell'allevamento dei gamberi, poi, si eliminano ampie zone a mangrovie che, una volta sfruttate, vengono abbandonate. Un altro problema per il mare è rappresentato dalle attività produttive sulla terra che provocano l'immissione nelle acque di grandi quantità di nutrienti che a loro volta producono l'eutrofizzazione che riduce le aree utilizzabili. A questi ritmi, nel 2100, è previsto che il 60% del plancton sarà "diverso" da quello attuale e non sostenibile. Il 90% della plastica che inquina il nostro mare non è visibile, è sotto la superficie, però ancora non ci sono strutture adeguate che permettano ai pescatori di scaricare la spazzatura che raccolgono in mare. La strategia condivisa di cui abbiamo parlato significa che queste problematiche vanno viste a livello globale o quanto meno di bacino. E di strategie condivise si deve parlare anche a proposito del clima, i cui disastri sempre più potranno manifestarsi con impatti equivalenti o superiori a quelli di una pandemia.

La scienza dei cittadini è importante in quanto permette di fare educazione ambientale. Il Canale di Suez, soprattutto dopo il suo ampliamento, rappresenta un potente canale di invasione biologica; ad oggi più di 1000 specie pluricellulari, alcune molto pericolose per l'uomo, sono entrate in Mediterraneo per suo tramite. Da quando la LNI è stata coinvolta nel monitorare le meduse, in dieci anni, abbiamo raccolto più di 500 000 segnalazioni circa la loro proliferazione. Questo è stato ed è un importante esperimento di "citizen science". Se avessimo dovuto raccogliere quei dati con le sole nostre forze chissà quanto avremmo dovuto spendere. Ora dobbiamo cercare di capire come possiamo

adattarci al cambiamento. Con la perdita di biodiversità stiamo perdendo risorse.

La dott.ssa Francesca Zei, della Sezione LNI di Pozzuoli, espone il loro progetto per il riuso di materiali dal titolo *Le_gami*: scelto un perimetro d'acqua, le barche della sezione ripuliscono la superficie mentre i sub si occupano del fondale. Vengono assegnati premi a chi riporta a terra il maggior quantitativo di rifiuti. I soci non direttamente coinvolti danno un contributo preparando un rinfresco con prodotti a km zero, serviti con stoviglie non di plastica e, ove possibile, commestibili. A terra laboratori dimostrativi del riuso vengono tenuti a favore dei bambini.

Le_gami si appoggia e sviluppa, a livello personale, l'amore per il territorio, una passione sportiva coinvolgente, la ricerca delle tradizioni. A livello sociale, stimola l'affezione tra i soci, rapporti sociali positivi e la trasmissione dei valori in maniera coinvolgente.

Al termine della prima giornata il Presidente Marzano trae le conclusioni, affermando che questa è stata personalmente un'esperienza conoscitiva e uno stimolo a continuare. La strada è quella di condividere e fare squadra mettendo a sistema le molte eccellenze che abbiamo in questo Paese. Dobbiamo contaminarci in positivo. Un concetto che lui porta a casa è quello della assoluta necessità di una Visione Strategica Condivisa. Questo comporta che i progetti devono fare capo a una cabina di regia. Dobbiamo esigere un coordinamento politico. Speriamo che il messaggio passi verso i decisori in modo che i fondi che si renderanno disponibili vengano spesi e spesi bene. Questa sarà la sfida dei prossimi anni.

La seconda giornata viene aperta dall'amm. Marzano con la constatazione che il convegno è molto vivo e ha fornito numerosi spunti d'interesse. La giornata odierna, aggiunge, è anche più importante perché in essa si parla di avvicinare al mare tutti, che poi è una delle missioni della LNI. Sottolinea i momenti splendidi che ci hanno fatto di recente vivere i nostri atleti, compresi quelli paralimpici. La presenza di Andrea Stella qui è poi un riferimento e un'ispirazione per tutti. Dopo un breve excursus su quelli che sarebbero stati i contenuti della giornata, il Presidente afferma: "Siamo qui perché amiamo il

mare ed è questo il perché del convegno. La LNI si occupa di mare da 124 anni. Mettere il mare al centro era un sogno perché, fin da allora, i padri fondatori avevano capito che il mare non era assolutamente al centro dell'interesse della gente, nonostante esso fosse di primaria importanza per gli interessi di tutti. Abbiamo parlato di problematiche marittime e della diffusione dell'amore per il mare, che va rispettato, amato e protetto. In questo la LNI fa essenzialmente, ma non solo, promozione degli sport nautici per tutti, a prescindere da qualsiasi tipo di barriera. Lo sport educa alla vita, quello sul mare, in particolare ed è da qui che discende, immediata, la sua importanza. Dopo un breve sunto delle attività della prima giornata, il Presidente Marzano riferisce quello che ritiene il messaggio che se ne ricava: il primo è che stiamo vivendo una grande ripresa del Paese e una grande ripresa del mare, quindi abbiamo una vera esigenza di una visione strategica condivisa. In questa visione tutti portano un contributo. Il cluster marittimo, che non ha messo nessuno in cassa integrazione, vuole e deve essere ascoltato dalle istituzioni. Il secondo messaggio è quello relativo all'esigenza di una cabina di regia politica per mettere a sistema tutte le varie competenze sul mare. Chi oggi è qui ha già chiaro il concetto di squadra e la volontà di semplificare le procedure. Il PNRR c'è; la sfida sarà quella di utilizzare i soldi di questo prestito e realizzare i progetti. Quindi fare anche rumore con i fatti.

Dopo una breve testimonianza del gen. S.A. Ferdinando Giancotti – già direttore del CASD e socio LNI orgoglioso di questa appartenenza e della LNI come risorsa per il Paese – prende la parola il ministro per le disabilità, senatore Erika Stefani, che afferma che il valore del mare in Italia deve ancora essere appreso appieno. La LNI è importante sia per la sua territorialità sia per la capacità di collaborare con noi nelle iniziative sociali sul mare. Il mare offre grandissime opportunità. Il messaggio che è giunto da Andrea Stella è che se una cosa la puoi fare in barca la puoi fare ovunque. L'ambiente mare mette tutti sullo stesso piano. La disabilità, secondo l'ONU, è misurata dal rapporto fra la persona e l'ambiente. Nel momento in cui viene rimosso l'ostacolo che si frappone fra le persone e quello che esse possono fare rimuoviamo il concetto di

disabilità. Il rapporto fra sport e disabilità non deve rimanere limitato alle paralimpiadi. Con esse abbiamo dimostrato che ci sono percorsi che in Italia sappiamo costruire e gli olimpici non sono che un esempio di quello che si può applicare a tutti. Gli atleti rappresentano un fattore trascinante. Lo sport fa bene a tutti e in particolare a chi presenta disabilità. Complimenti alla LNI per ciò che fa in quest'ambito.

Si dà quindi inizio alla terza sessione a cura della moderatrice, Germana Brizzolari, di Radio RAI 1, che richiama il semplice fatto che, in Italia, il 5% della popolazione presenta delle disabilità; se si riesce ad eliminare le limitazioni che condizionano la vita dei disabili, queste persone sono recuperate alla vita nazionale.

Il presidente della FIV, Francesco Ettore, riconosce che è in atto un nuovo percorso di collaborazione con la LNI. Sul tema dello sport e dell'attività solidale è indispensabile essere insieme. Nei confronti della disabilità va cambiato l'approccio, dando la possibilità ai disabili di rimettersi in gioco. Bisogna arrivare a considerare il disabile come una persona normale che però è in possesso di maggiore determinazione, di più forza e che vuole ricostruire la propria vita, e in questo lo sport ha un ruolo fondamentale. Per farlo bisogna cominciare con il creare un modo diverso di vedere la disabilità.

Il ten. col. Marco Iannuzzi, del Comitato Paralimpico Italiano, porta una sua testimonianza come individuo, come atleta e come membro del CIP. Lo sport dà opportunità anche a chi al momento non le vede attraverso la pratica delle sue discipline. Il nostro punto di vista dovrebbe essere quello di Albert Einstein, che affermò: "Non possiamo valutare le capacità natatorie di un pesce chiedendogli di arrampicarsi su di un albero". Non esistono differenze reali se vengono fornite opportunità analoghe, come ci dimostrano le imprese de *Lo Spirito di Stella*.

Luciano Bonfiglio, presidente della federazione italiana di Canoa e Kayak, afferma che il cambiamento è cultura. Per costruire cultura bisogna applicarsi tutti i giorni come per conseguire un risultato sportivo. Se vediamo le paralimpiadi come un grande messaggio, dovremmo cominciare con il... non parcheggiare sui posti dei disabili. Questo è cambiamento. Per cambiare bisogna fare un cammino lunghissimo. L'impegno

quotidiano verso l'inclusione è da considerarsi costante. Non dobbiamo perdere le occasioni offerte da olimpiadi e paralimpiadi per comunicare e fare le cose. In questo non bisogna più permettere ai decisori a cui compete il fare, di farlo senza che abbiano prima ascoltato chi conosce gli argomenti che saranno oggetto delle decisioni. Quindi "adesso dobbiamo ripartire" significa fare un piano a medio e lungo termine e non prendere decisioni estemporanee. È opportuno che atleti e paratleti operino insieme. Dal confronto possiamo solo guadagnare.

Giuseppe Abbagnale, presidente FIC, dice che la sfida da lanciare è quella di fare percepire la disabilità in modo diverso. I valori dello sport sono spesso riconosciuti solo a parole. Nella realtà, i grandi atleti non hanno garantito alcun percorso preferenziale nel mondo della scuola,



Intervento della rappresentante del ministero di Grazia e Giustizia, Simona Sprovieri. Alla sua destra, la presidente della Sezione di Ostia e alla sua sinistra la presidente della Sezione di Pomezia.

ove potrebbero innescare un processo emulativo e questo vale anche per quelli disabili che sono persone come noi; quando riusciamo a portare a fare sport i disabili è per noi una vittoria in quanto riconosciamo la loro uguaglianza.

Andrea Stella porta una toccante testimonianza. Dopo avere ripercorso la propria storia personale, ci parla del catamarano *Lo Spirito di Stella*, costruito e modificato in modo che su di esso ci si potesse muovere con la carrozzella. Una volta capito come l'idea potesse essere impor-

tante per molti, il catamarano è stato aperto a tutti e sino ad ora oltre diecimila disabili hanno avuto l'opportunità di navigarvi, dimostrando che non esistono disabilità ma barriere. La collaborazione con la Difesa è parte dell'avventura. Fra coloro i quali si sono fatti male, chi l'ha fatto difendendo la Patria merita infatti un rispetto speciale e soprattutto di avere un'altra possibilità. A Stella, il mare ha ridato la vita. Per questo egli ha cercato di condividere quest'esperienza con gli altri. L'accessibilità è uno dei tre aspetti della sostenibilità che si basa sull'ambiente, sull'economia e sulla cittadinanza, quindi socialità. Tutti possiamo contribuire a migliorare questo mondo.

Beppe Tisci, presidente della Sezione LNI di Palermo centro, ha poi presentato l'imminente avventura del mondiale Hansa, come essa sia nata e abbia preso corpo, come la classe Hansa offra immense opportunità, mettendo sullo stesso piano persone con e senza disabilità.

Al suo intervento segue quello dedicato all'operatività dei progetti di nautica solidale delle Sezioni di Pomezia e Ostia. Ne parla prima Simona Sprovieri, del dipartimento Giustizia Minorile del ministero di Grazia e Giustizia, che si occupa di ragazzi tra i 14 e i 18 anni (in realtà, quando stanno scontando una pena, sino a 25). Non è assolutamente scontato che qualcuno abbia voglia di mettersi in gioco accettando in qualche progetto questi ragazzi, obiettivamente

difficili, ma è quello che la LNI ha fatto. Il mare è terapeutico per tutti, anche per chi avendo braccia e gambe, e quindi non in possesso di una disabilità fisica, questi arti li abbia usati per fare del male, con dietro un abisso di fragilità. L'incontro con LNI Pomezia e Ostia è nato dal protocollo d'intesa firmato nel 2016, che finalmente vede un'attuazione pratica. Partendo dall'assunto che tutti i ragazzi detenuti possono svolgere attività socialmente utili, riparative a livello sociale ma anche personale,

alcuni di essi sono stati inseriti in appositi programmi studiati dalle due sezioni.

A Pomezia i ragazzi hanno curato il recupero di una vecchia barca; nel farlo i essi hanno fatto qualche cosa di utile: la riparazione di una barca che sarebbe servita per fare imparare loro ma che porterà in giro anche bambini e disabili, magari accompagnati da loro stessi nel ruolo acquisito di esperti. Nel lavorare i ragazzi hanno la possibilità di ripercorrere un proprio percorso. È la possibilità di sperimentare una realtà altra oltre quella che sinora gli era propria, e che li ha portati a delinquere. Si spera che altre sezioni possano seguire l'esempio di queste due.

Carola De Fazio, presidente della Sezione di Ostia, testimonia come la sezione raccolga un ampio bacino di utenza e rappresenti, in esso, un polo di legalità. Qui i ragazzi difficili vengono coinvolti soprattutto nella parte sportiva. Prendono parte alle manutenzioni delle imbarcazioni ma seguono anche i più giovani soci, supportandoli e divenendo in qualche modo degli esempi e questo fatto, chiaramente, li responsabilizza, divenendo un fattore formativo. Sono legati a una certa formalità e a un monte ore di servizio da prestare ma a volte, riscoprendo valori a lungo dimenticati, chiedono di stare anche più a lungo.

Sara Barbalonga, presidente della sezione LNI di Pomezia, conferma che la sezione è da anni impegnata nel sociale. Grazie a quest'esperienza pregressa e alla presenza tra i soci di un educatore professionale, anche questa attività con il Ministero di Grazia e Giustizia ha avuto pieno successo. I risultati sono stati positivi sia per i ragazzi sia per i soci che hanno scoperto una nuova dimensione di supporto alla collettività. Come si è detto, l'attività partiva dalla ricostruzione di una barca e attraverso questa anche quella di se stessi, per poi proseguire con attività didattica anche nel centro estivo, in cui questi ragazzi sono stati responsabilizzati, occupandosi anche di altri ragazzi problematici per altri motivi; infine, con la partecipazione a un progetto per la ristrutturazione di un tratto di duna costiera. Con queste modalità, quello che si cerca di fare riscoprire a questi ragazzi è il senso della socialità, il gusto di fare parte di una comunità. Nelle Lega Navale essi hanno trovato una famiglia e un insieme di esempi positivi.

Il dott. Antimo Ponticiello, del Ministero dell'Istruzione, nell'ultima fase del congresso, quella che ha portato alla firma di un protocollo fra i due Enti dello Stato e alla premiazione del concorso "Insieme cambiamo la rotta", gestito fra Ministero e Lega Navale, ha sottolineato il ruolo importante che nella società hanno gli studenti. Lo scopo del protocollo è quello di non lasciare indietro nessuno e il punto di forza dell'istruzione sta proprio in questo. Come nello sport anche nell'istruzione si può essere protagonisti, mettendo impegno che va ben al di là del risultato né più nemmeno come si fa nello sport. Poiché l'ambiente è sofferente, ci aspettiamo che voi studenti, con la vostra visione dinamica, suggeriate provvedimenti immediati che vadano al di là dei semplici proponenti.

Il Presidente Marzano precisa come il Ministero dell'Istruzione che, insieme alla famiglia, è quello che gestisce l'istruzione dei giovani, sia fondamentale per la loro crescita. L'aspetto vincente dell'iniziativa del concorso sta nell'alta partecipazione, segno che i giovani vogliono fare qualcosa di concreto per l'ambiente, perché i giovani sono per il futuro del Paese. La scuola italiana è un'eccellenza, va ricordato, e non siamo secondi a molti. Per questo dobbiamo arrivare a far passare nelle scuole il concetto dell'importanza del mare nella vita nazionale; e per questo dobbiamo intensificare la collaborazione fra i due enti.

Alla firma del protocollo d'intesa è poi seguita la premiazione degli studenti. Fra i sei vincitori ne erano presenti tre che sono stati premiati: Antonio Cosenza, dell'Istituto Antonio De Curtis, di Palma Campagna (Napoli), primo classificato nel gruppo delle scuole primarie; poi Marco Tamburro, dell'istituto Sant'Onofrio, di Vibo Valentia, primo classificato nel gruppo delle scuole secondarie di primo grado e infine Sara Della Cioppa, del liceo San Raffaele, di Milano, prima classificata nel gruppo delle scuole secondarie di secondo grado.

Per concludere, l'ammiraglio Marzano ha potuto affermare che, conformemente a ciò che ci eravamo prefissi abbiamo fatto abbastanza rumore verso le istituzioni e quindi possiamo considerare di avere perfettamente compiuto la missione di questo convegno. ■

Profumi di Rapallo.

Cronaca differita di un disastro e di una vittoria

di Enrico Cernuschi

La politica è una cosa complicata e, giustamente, bandita da queste pagine. La vita e il mare sono, viceversa, questioni molto più semplici, comprensibili e dirette. O si è vivi o non lo si è; quanto a un'imbarcazione, questa o galleggia oppure (se non è a terra) è in fondo al mare. *Tertium non datur*.

Sono uno storico che è stato definito più volte "dilettante di ferro". Appartengo, cioè, a una



In apertura: Enrico Cernuschi. In questa foto: 28 ottobre 2018. L'autore a bordo del *Caio Duilio*.



categoria fortemente invisibile ai professori, ma gradita, per contro, ai lettori e agli editori, a giudicare – quantomeno – da trent'anni di attività. Il caso volle che nel 2018 fossi, nel momento giusto, nel ruolo e nel posto sbagliato. Il 28 ottobre 2018 ebbi l'onore di parlare, alla Spezia, a bordo del *Duilio* in occasione del ricordo (celebrazione è una parola troppo pomposa, mentre quella di quel giorno fu una semplice – e di buon gusto – riunione di marinai) della celebre campagna d'istruzione in Australia compiuta dal vecchio, omonimo incrociatore adibito, a quel tempo, a nave scuola. Parlai in quell'occasione delle grosse e concrete ricadute economiche (sempre attuali, anche se spesso invisibili, o quasi) dell'attività navale e del loro effetto benefico per tutti gli italiani, nessuno escluso, e ogni cosa si concluse serenamente. Non era però sereno il tempo. Cielo nero, libeccio e i volti di diversi, vecchi sottufficiali e ufficiali, rivolti all'insù. Col passare delle ore le cose peggiorarono e il pomeriggio del 29 si abbatté sul Levante ligure una mareggiata infinitamente peggiore di quella, già grossa, del 2000. Io c'ero, visto che avevo scelto di pernottare a casa, a Rapallo, e la mattina dopo andai stupidamente, attirato dall'odore del gasolio che si sentiva – e si vedeva – in Piazza Cavour, a osservare la passeggiata coperta di relitti di imbarcazioni e di rottami. Dico stupidamente perché la curiosità non ha

diritto di cittadinanza in certe circostanze e gli addetti ai lavori fecero bene a dirci di andare a casa. Fossero stati meneghini l'espressione giusta sarebbe stata "Baüscia lassame laurà". Avrei potuto testimoniare in presa diretta sulla Rivista, per una volta non da cultore di storia, ma da pseudo-giornalista di complemento, quello che era successo e che vedevo. Non lo feci in seguito a una considerazione molto precisa. C'era di mezzo la politica. Nel 2019 si sarebbe votato per il sindaco e quindi, ragionai, in un Paese strano come il nostro, magari qualcuno avrebbe potuto mettere nei guai il sottoscritto (e fin qui pazienza) e la Rivista (e questo non lo potevo certo permettere), con l'accusa di propaganda elettorale occulta a favore del sindaco. Tutto rimandato, quindi. Oggi, in piena pandemia, e con il sindaco in parola giunto al proprio secondo mandato (e, di conseguenza, non rieleggibile nel 2024), ritengo utile ricordare quei giorni e la loro grande lezione. Presidenti della Repubblica, del Consiglio, delle Camere e di una quantità di altre Istituzioni hanno, infatti, compiuto il proprio dovere esortando i cittadini a non abbattersi, né spaventarsi, davanti al virus, ma a reagire con orgoglio, dignità e tenacia. Posso, pertanto, farlo anch'io, da semplice cittadino, *absit iniuria verbis*, commentando quello che ho visto e sentito a partire, lo ripeto, dalle narici nel corso di un'occasione forse (e per fortuna) non altrettanto tragica (rammento una sola vittima, morta in seguito nel corso dei lavori di ricostruzione della strada litoranea), ma certo grave e dolorosa. Ho assistito, in effetti, a gesti semplici e grandi, a imprese che giudico, personalmente, eccezionali e a mancati errori (sfiorati per un attimo, come vedremo) che possono essere d'esempio e d'ammonimento per tutti noi mentre l'epidemia (pandemia, mi sia concesso, fa tanto burocratese, mentre epidemia è una parola dotata di una propria dignità, quantomeno, manzoniana) non è ancora finita.

Seguendo il proprio naso

Descrivere lo spettacolo di desolazione del 30 ottobre 2018 è perfettamente inutile: bastano i video disponibili su Youtube e le fotografie qui a fianco. Mentre tornavo a casa il mio olfatto percepì qualcosa di diverso. Sì, lo so: un vero giornalista deve descrivere immagini,

sentimenti, nobili e imprescindibili principi accompagnati dal proprio insindacabile giudizio e così via. Io, però, vi ho avvertiti. Non sono un professionista, né conosco Italo Svevo a memoria. Forse ho un certo naso, ed è proprio di questo che parlo. Non si trattava più o, meglio, non era solo odore di carburante, ma l'aroma, inconfondibile, della cannella, della vaniglia, del cioccolato e del caffè. Il proprietario di una bella pasticceria di via Mazzini (niente nomi, per carità) frequentata da ministri, presidenti di regione e sindaci vari, ma che non si è mai montata la testa e rimane cortese con tutti servendo ciascuno allo stesso modo, stava sfornando e distribuendo gratis e a rotta di collo i propri deliziosi manicaretti, dolci e salati, assieme ad abbondanti dosi di bevande calde destinate a tutti i primi soccorritori e ai volontari che seguivano. Il solito maligno potrebbe dire, a questo punto, che tanto si trattava di merce che sarebbe andata perduta, ma non è vero. La cucina (l'ho vista dal retro) era in funzione e tale rimase, sempre a titolo non di grazioso omaggio, ma di dovere civico, durante la settimana successiva. Un gesto piccolo, ma sincero che anche altri replicarono sulla base di quel principio universale, l'esempio, che non passa mai di moda.

L'inventario dei danni, sotto giorni e giorni di pioggia battente, la messa in sicurezza delle situazioni più delicate e la presenza costante, senza l'ombrello, delle autorità locali richiesero diversi giorni. La visita di un'apposita commissione parlamentare impiegò a sua volta settimane prima di materializzarsi, ma in meno di tre dì il fango era stato spazzato via, assieme ai detriti, a opera, in primo luogo, dei proprietari e dei dipendenti dei locali (molti più o meno danneggiati e uno letteralmente raso al suolo), disposti lungo la passeggiata; tutti piegati sin di prima mattina del primo giorno con vanga e scope vere (quelle di saggina) oppure a sgottare: uomini e donne, giovani e collezionisti di tre generazioni, tutti insieme e in silenzio. Prima agire, poi si vedrà. Questa fu la reazione individuale di ciascuno. Siamo, nel bene e nel male, un popolo di individualisti. Altrove hanno bisogno di eleggere comitati, redigere statuti e regolamenti, assegnare le cariche e poi procedere incolonnati in plotone. Da noi la reazione è privata. Ci si gua-



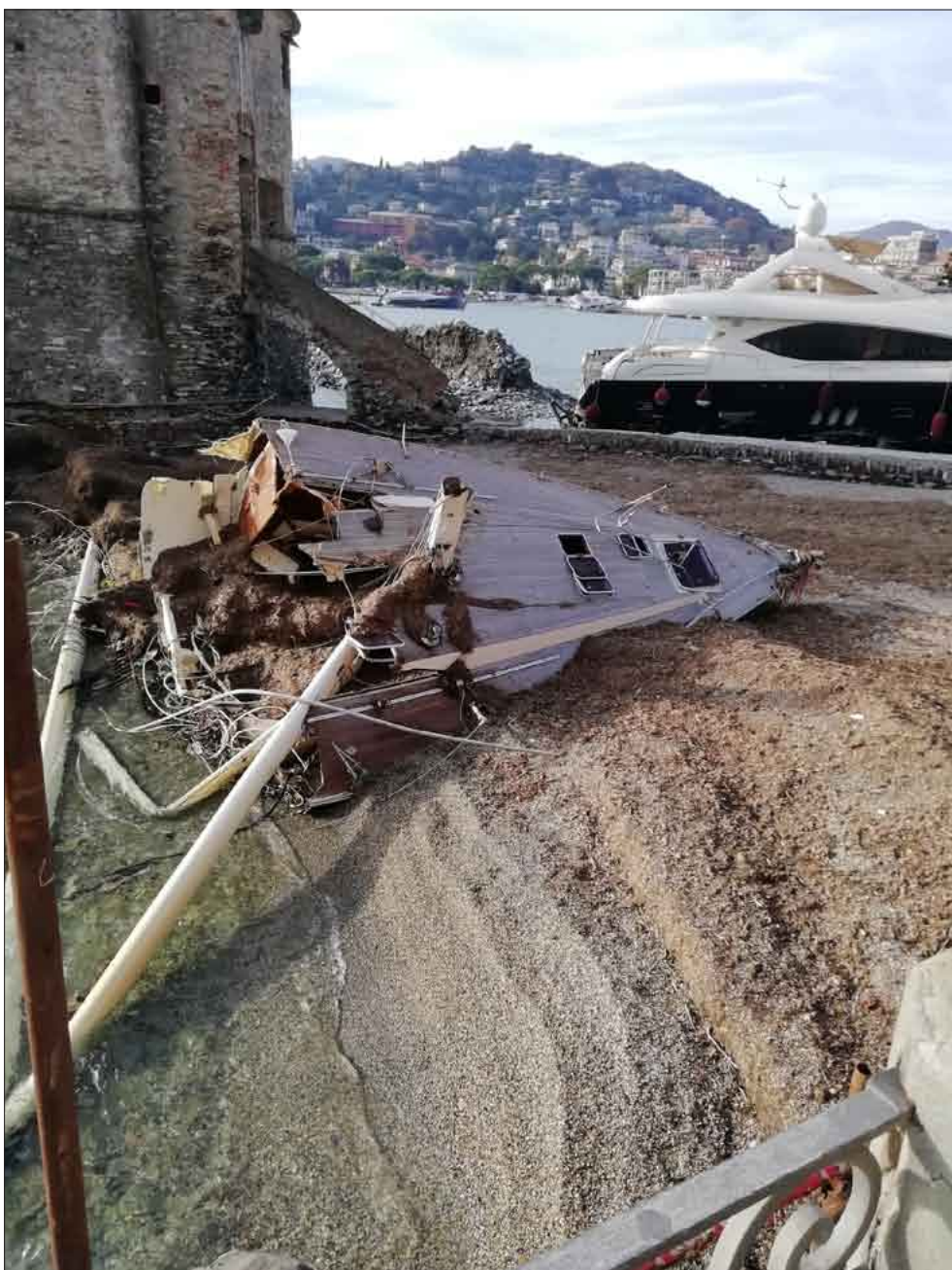
Il Castello di Rapallo.

dagna in rapidità e si perde in coreografia. Non si piange in coro e in pubblico, né ci si ubriaca in massa il sabato sera come avviene, per contro, nell'ambito di certe culture nordiche, dove bere da soli è considerato, giustamente, un segno di debolezza, mentre la sbronza collettiva è vista, a torto, come una dimostrazione di forza e del senso collettivo della comunità. Sono solo i nostri intellettuali, eterni provinciali nel senso più deteriore di questa altrimenti nobile parola, a smaniare da secoli affinché le caratteristiche degli italiani, a partire dalla voglia e dalla neces-

sità (prima ancora che dall'arte) di arrangiarsi e dalla conservazione di quell'atomo sociale che è la famiglia, siano sostituite da altre virtù, forse bellissime, ma poco adatte sia al carattere, sia al clima e all'orografia nostrana, essendo quest'ultima caratterizzata, spesso e volentieri, da terremoti, alluvioni e, appunto, mareggiate, viceversa non certo frequenti nelle pianure pannoniche o sulle Alpi svizzere.

Non entro nel merito delle vicende successive. Il sindaco promise, attraverso tutti i canali di comunicazione disponibili, che per Pasqua la Passeggiata, ovvero il cuore di Rapallo, sarebbe stata libera dai relitti. Frasi impegnative una volta che si guardino oggi le immagini che facevano da sfondo a queste parole. La gente, però, ci credette e si regolò di conseguenza. Nel nostro piccolo io e mia moglie facemmo quello che potevamo fare: una semplice offerta

alla Croce Bianca locale e l'acquisto o l'ordinazione, in anticipo, dei regali di Natale comprando tutto nelle varie botteghe, spesso artigianali, di quella da noi tanto amata cittadina. Intendiamoci, un atto da nulla, rinnovato in seguito in quanto rivelatosi ancora più felice del previsto. Non entro, viceversa, nel merito delle cronache successive. Chiunque può rintracciare sui medesimi "media" ricordati in precedenza, notizie circa indagini in corso (a quanto pare immancabili in questi casi) in merito allo smaltimento dei rifiuti, oltre che su polemiche di vario tipo.



Relitti al Castello di Rapallo.

Una cosa, però, posso scriverla chiara e tonda e senza tema di smentita.

L'ultimo profumo

Sin dai primissimi giorni, diciamo 48 ore, si sparsero per la città almeno due voci, subito passate di bocca in bocca, magari da un volontario all'altro mentre entrambi si fermavano, per un attimo, ché tutti li guardavano, appoggiandosi al badile per scambiare due parole. Primo argomento: il sindaco e la giunta avevano deciso di violare tutte le normative cittadine, me-

tropolitane, provinciali, regionali, nazionali e comunitarie pur di rimediare il prima possibile ai danni e riportare la città alla propria vita normale, ossia amabilmente sonnolenta e confortevole, di tutti i giorni e di tutti gli anni. Non so se quanto udii con le mie orecchie sia vero o meno, né sono in condizione d'inquisire in materia. Queste voci (di valore giuridico pari a zero) le ho solo sentite e tanto mi basta. Molto più grave fu, *au contraire*, un'altra diceria che prese ben presto la via dei cosiddetti *social*, non a caso definiti da un accademico vero come Franco Cardini a pagina 75 del proprio *Il caso Ariel Toaff*, "i tepisti dei blogs". Invertendo causa ed effetto o, meglio, collegandoli di sana pianta sullo stile germinazione spontanea, un numero crescente di individui prese ad attribuire la colpa della mareggiata alla presenza del porto turistico costruito

durante gli anni Settanta. Ricordo benissimo che durante gli anni Sessanta si diceva che non c'erano più stagioni per colpa della bomba atomica, la quale avrebbe mandato tutto all'aria. Si rideva, naturalmente, sui giornali, alla TV e al cinema di questi scienziati improvvisati, tanto recisi quanto irragionevoli. Oggi, viceversa, due righe su un telefonino cambiano, apparentemente, la vita non solo delle singole persone, ma di intere comunità. Davanti a questa strana affermazione l'amico Emilio Carta, giornalista di gran razza e anima per decenni della

vita culturale rapallina, dalle prime emittenti libere degli anni Settanta fino a quel terribile 2018, decise d'intervenire. Lo fece letteralmente dal letto di morte (era malato da tempo e, per pudore e dignità, si teneva tutto dentro), dettando e componendo un memorabile articolo di fondo apparso tempo pochissimi giorni sul proprio mensile, *Il Mare*, uscito – con grande sforzo – in anticipo, non tanto per dovere di cronaca, quanto per mettere a tacere, con la forza della stampa, certe idee balzane. Non fu un articolo, né un testamento. Fu una grande lezione di civiltà e di buon senso pronunciata, come era nel suo stile, senza declamare i soliti immortali principi di cui tutti sono capaci, ma scrivendo (e par di sentire, attraverso le righe, la dolce cantilena ligure della sua voce) chiaro e tondo che Rapallo viveva, e vive, del proprio porto e che le tragedie passano (per esempio l'esondazione del Boate del 1995), ma che la città resta se rimane il lavoro; e il porto è il lavoro di tanta gente. Le voci stupide – e quella del porto che attira le tempeste è senz'altro una delle più balzane – spesso sono tanto più diffuse quanto più sono assurde. Insomma, una sorta di diceria dell'untore targata ventunesimo secolo. Manzoni ci mise, a forza di riscritture, 15 anni per chiarire le cose con i suoi *Promessi sposi*, salvo riprendere quello stesso argomento con la *Storia della colonna infame*. Emilio ci mise meno di un mese (morì il 2 dicembre 2018), ma il messaggio è lo stesso. Il mare porta vita, se non ricchezza, non solo a piccole località costiere come Rapallo, ma anche a quelle enormi, da Genova a Rotterdam fino a New York e a Shanghai. E la consegna a destinazione del lavoro e del risparmio frutto dei traffici e, perché no?, del diporto, passa attraverso i moli dei porti. Lo dissi il 28 ottobre a bordo del *Duilio*; lo scrisse Emilio, in termini comprensibilissimi a tutti, meno di una settimana dopo. Io ero stato nella spaziosa aviorimessa di una bella nave della Marina Militare; lui, da tempo confinato a casa, era a letto, con il computer e, soprattutto, con carta e penna sulle lenzuola. Io avevo il Power Point a disposizione, con bei grafici e tanti numeri, lui contava solo sul cuore e sul cervello di un uomo e cronista di razza, con ormai poca forza nelle braccia e nelle dita nel mezzo di una città ferita. Il tema, però, era lo stesso, anche

se lui lo trattò decisamente meglio e in maniera più diretta. La stupida diceria, figlia di una superstizione indegna, svanì così con la medesima velocità con cui era apparsa, perché questa è – sempre e comunque – la fine delle bugie e degli errori non appena vengono scoperti e demoliti non con l'uso dell'esecrazione a comando (altro strumento che induce a diffidare, per principio, dei troppi "indignati speciali" in circolazione, brutte copie come sono del *Tartufo* di Molière), ma con il più banale – e micidiale – senso del ridicolo.

Si dice che il porto turistico di Rapallo diventerà il più bello, elegante e *à la page* del Mediterraneo. Può essere, non fosse altro che per il fatto che lo sforzo per realizzarlo appare materialmente inferiore rispetto a quello della Ricostruzione, partita in pratica pochi minuti dopo che le prime ondate si sono abbattute sulla diga foranea. Quel che è certo è che il profumo (ancora una volta l'olfatto! Ma che razza di articolo è mai questo) che sigilla questa vicenda è l'odore, appena un po' acre, pungente e riconoscibilissimo, della stampa *offset* del vecchio mensile di Emilio. Circolazione limitata e diffusione locale, quindi anche una tipografia classica (di quelle con i rulli, per intenderci) va benissimo. Lo avvertii, inconfondibile, quando andai ad acquistare, presto come al solito, il quotidiano in edicola. Lo stampatore, con la bottega lì vicino, l'aveva appena consegnato e il giornalista aveva già tagliato la plastica che avvolgeva i pacchi. Un piccolo grande periodico di una città di provincia, un grande amico e giornalista che non visse raccontando della sua città, ma trascorse l'esistenza vivendo Rapallo e difendendola, letteralmente fino all'ultimo, contro tutti, a partire da se stessa, spiegarono così con semplicità, a titolo di ultima, preziosa lezione, cosa significa e in cosa consiste il Potere Marittimo. Eppure non era un ammiraglio, ma un "Marconi" che aveva navigato, in gioventù, sui "Liberty" e, da marinaio, sulla vecchia fregata *Alpino*, ai suoi tempi nuovissima. Aveva capito tutto; al futuro sindaco, vecchio o nuovo che sia, rivolgo qui una preghiera: intitoli un molo del rinnovato, bellissimo porto di Rapallo anticipato, qualche tempo fa, su due pagine centrali del *Corriere della Sera*, a "Emilio Carta, marinaio". Anche una calata va benissimo. *Caio Duilio*. ■



Stefano Vignani e Claudio Bernetti

DA PREFETTI DEL MARE A GUARDIA COSTIERA

La storia di un Corpo al servizio del Paese. 1865-2021

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile - Roma, 2021
Pag. 322, s.i.p.

Una storia del Corpo delle Capitanerie di Porto dettagliata e basata su documenti originali, con citazione puntuale dei testi legislativi e degli avvenimenti che l'hanno scandita. Prende le mosse dall'unificazione dell'Italia. Una ricostruzione storica dettagliata e appassionata, effettuata da due ufficiali del Corpo ai quali va riconosciuta, oltre alla professionalità, la statura di autentici storiografi. Costituito il Regno d'Italia, fu adottato per tutto il territorio unificato il sistema in vigore nello Stato sabauda. Coesistevano due amministrazioni, quella civile dei Consoli di Marina Mercantile, e quella militare dello Stato Maggiore dei Porti: duplicazione invero insensata alla quale si pose rimedio nel 1865 con l'uni-

ficazione delle due strutture nel Corpo delle Capitanerie di Porto, con *status* di funzionari civili.

Il 3 febbraio 1918 il Corpo, già militarizzato nel 1915, fu reso militare e inserito tra i Corpi della Regia Marina, guerra durante e fino a sei mesi dopo la fine dello stato di guerra; con R.D.L. 27 novembre 1919, esso fu definitivamente dichiarato militare. L'Istituzione, pur integrata nella Regia Marina, era posta alle dipendenze del Ministro dei trasporti per i cosiddetti "servizi d'istituto". Anche il fenomeno dell'emigrazione verso le Americhe comportò un grosso impegno per le Capitanerie per gli adempimenti relativi alle navi che trasportavano gli emigranti e per l'imbarco di ufficiali di porto sulle navi stesse in qualità di commissari governativi, per la tutela degli emigranti stessi. Un altro oneroso impegno aveva comportato la Guerra italo-turca, con la conseguente occupazione della Libia (la "Quarta Sponda") e del Dodecaneso e con la immediata emanazione di una codificazione speciale del diritto marittimo, mentre dopo la Grande Guerra si provvide a istituire gli uffici marittimi nelle terre redente. Ancora maggiore fu l'impegno per l'adeguamento dei porti durante e dopo la guerra d'Etiopia e la costituzione dell'Africa Orientale Italiana.

Le Capitanerie, nel loro campo d'azione, furono protagoniste. Istituito il Ministero della Marina Mercantile, le Capitanerie furono poste alle sue dipendenze per i servizi d'istituto. Una grossa novità fu l'acquisto delle prime unità navali, le cosiddette "Caterine".

Altro momento magico fu l'istituzione del servizio aereo; di non minore importanza fu la componente sub. Questi sviluppi così importanti furono possibili grazie alla legislazione sulla "difesa del mare", che prevede stanziamenti per la dotazione di mezzi per il Corpo. Episodi eroici costellarono la storia del Corpo.

Gli autori dedicano alcuni affettuosi "ritratti" a Ispettori o Comandanti Generali del Corpo. Fra di loro mi sia consentito di ricordare, in particolare, Francesco Cerenza, al quale si deve un programma (e relativo finanziamento) per la realizzazione di nuove sedi dei Comandi territoriali, della quale si avvertiva acuta necessità.

Renato Ferraro



Enrico Cernigoi

IL REGIO SOMMERSIBILE PERLA

I sommergibili di Monfalcone

Stamperia Comunale di Monfalcone - Monfalcone (TS), 2021. Pag. 173 - Il libro non è in vendita; lo si può richiedere alla sezione ANMI di Monfalcone

Il volume è stato scritto, nell'ambito di una serie relativa a tut-



ti i battelli usciti dai cantieri di Monfalcone, dal presidente del locale gruppo ANMI, già noto agli appassionati di Storia Navale per gli altri suoi volumi relativi ad analoghi soggetti. Molto interessante l'inquadratura preliminare alla costruzione di quel tipo di battelli, che porta il lettore a capire meglio quegli elementi di base del Potere Marittimo, inquadrati nel contesto internazionale dell'epoca, che costituirono la cornice del processo che portò la Regia Marina a dotarsi in maniera massiccia di sommergibili. Di questi la classe "600", a cui apparteneva il *Perala*, fu una delle meglio riuscite. Il volume narra poi la storia del battello dal varo, nel 1936, ai suoi primi spostamenti e problematiche, sino alle sue peripezie africane – era stato destinato a Massaua – e l'incredibile navigazione, da Massaua a Betasom, a Bordeaux, per sfuggire alla cattura, mentre l'Africa Occidentale Italiana stava cadendo. E poi il prosieguo dell'attività, che il 9 luglio del 1942 lo portò al largo del porto di Beirut, ove fu attaccato con le bombe di profondità da unità britanniche. Per i danni subiti si trovò in emersione, ove venne catturato. Di questa fase ho conoscenza diretta da uno dei testimoni, visto che mio suocero, Ernesto Mandraffino, era l'ufficiale in seconda del battello ed essa, nel libro, è riportata correttamente. Le polemiche sul comportamento del Comandante in tale frangente, a cui fa cenno l'A., purtroppo non si sono mai sopite, nemmeno nel dopoguerra. Altri membri dell'equipaggio, come scoprirete dalla piacevole lettura del volume, si comportarono in maniera che non può

essere definita altro che eroica. Ricco il corredo iconografico: alle numerose foto si aggiungono le pregevoli tavole di Pietro Compagni. Nel complesso una bell'opera che gli amanti della materia apprezzeranno sicuramente, perdonando qualche forse evitabile errore di stampa.

Paolo Bembo



A cura di Claudio Moriconi

C.I.R.M. 1935 - 2020

Centro Internazionale Radio Medico - Ottantacinque anni al servizio dell'umanità

Pag. 192

Per chi fosse interessato ad averlo: viviani@cirm.it

Chiunque abbia navigato su navi mercantili prive di servizio sanitario (ho fatto vari imbarchi del genere in campagne d'istruzione, in Estremo Oriente e in Nord Pacifico), sa quanto sia preziosa l'assistenza del CIRM, che via radio dà allo stato maggiore del bordo (in genere il Primo Ufficiale di Coperta è il responsabile) ogni opportuno suggerimento per la gestione di emergenze sanitarie a bordo, dalle conseguenze di piccoli incidenti fino a vere e proprie operazioni chirurgiche, quando l'unità è troppo lontana da

possibili porti di accoglienza. Quando possibile, il marconista viene indirizzato a stazioni radio-costiere che possano collegarlo con presidi sanitari di terra.

Va detto subito che il Centro è, da 85 anni, un vanto italiano! Nato nel 1935, non limita la sua attività di consulenza alle unità in navigazione nelle "acque di casa" ma estende il suo raggio d'azione a tutti i mari del mondo, ed è talvolta perfino invocato da aeromobili in lunghi voli! Basti dire che le consulenze, nel 2019, sono state ben 5670, estendendosi a qualsiasi emergenza sanitaria, perfino odontoiatrica.

Fondato nel '34 per iniziativa del prof. Guido Guida, che ne è stato presidente dal '46 al '69, ha avuto come primo presidente nientemeno che Guglielmo Marconi, dal '34 al '37, e poi la Regina d'Italia Elena del Montenegro, dal '37 al '46, quando appunto le subentrò Guido Guida. Mi piace in particolare ricordare che dal 2004 al 2011 ne è stato presidente l'ammiraglio medico Agostino di Donna, che – se mi è consentito un ricordo personale – era stato il Capo Servizio Sanitario sull'*Amerigo Vespucci* quando vi feci la campagna d'istruzione nel 1959.

Il libro qui rassegnato è una miniera di informazioni non solo rievocative dalla gloriosa storia di questa istituzione, ma anche di istruzioni pratiche per chi possa avere necessità di ricorrere alle preziose istruzioni dei medici del Centro, che si avvale anche di personale della Marina Militare. Penso seriamente che ogni unità mercantile dovrebbe averne a bordo una copia!

Renato Ferraro



MARINI

IMPIANTI INDUSTRIALI S.p.A.





Algeco, creiamo lo spazio che ti serve

Versatilità, rapidità di realizzazione, flessibilità e comfort: le caratteristiche principali di Algeco SpA hanno permesso all'azienda di imporsi sul mercato in crescita delle strutture prefabbricate offrendo soluzioni funzionali e professionali anche in tempo di Covid. I progetti realizzati con i moduli abitativi Algeco, tecnologicamente moderni e adeguati alle più recenti normative in vigore, sono flessibili nel loro utilizzo che può essere temporaneo, attraverso il noleggio degli spazi, oppure definitivo, con l'acquisto del prodotto. È così che abbiamo portato a termine con successo una lunga serie di progetti, rispondendo in particolare alle necessità del settore pubblico, della gestione degli eventi, delle industrie e dei servizi

Official Partner del Marina Militare Nastro Rosa Tour

«In Algeco abbiamo a cuore lo sport e apprezziamo i valori che esso diffonde ed è per questo motivo che abbiamo voluto supportare questa iniziativa che accompagneremo per tutta la sua durata» queste le parole dell'Amministratore Delegato Vito Amati. La lista di manifestazioni sportive a cui Algeco ha partecipato



come partner è lunghissima, questa volta si tratta del Marina Militare Nastro Rosa Tour 2021, il giro dell'Italia a vela riassunta nelle tre discipline fondamentali: Offshore, Inshore e Board. Un ottimo modo per tornare a spiegare le vele verso la normalità che tutti desideriamo e riportare lo sport sotto i riflettori. Il Marina Militare Nastro Rosa Tour nasce da un'idea di SSI sviluppata con Difesa Servizi, per la quale Istituzioni ed Aziende hanno voluto mettere in campo tutta la loro passione. Marina Militare ed altri importanti partner, tra cui Algeco, hanno creduto in questo progetto e contribuiscono alla sua realizzazione.

Sport e inclusione

Lo Sport ricopre da sempre un ruolo determinante nella nostra cultura, sia a livello sociale che familiare, grazie alle sue molteplici funzioni tra cui quella educativa in primis. È per questo motivo che Algeco ha deciso di supportare diverse realtà dello sport che necessitano di aiuti, come è successo con il Tigri Rugby Bari che pur con notevoli carenze

economiche, ha raggiunto negli anni grandi successi. Molti giovani oggi vivono sentimenti di insicurezza, vulnerabilità e fragilità, soprattutto quando ad aggiungersi a tutto questo c'è un contorno di svantaggio sociale dovuto a svariati fattori. Un argomento più volte trattato anche dal Consiglio della UE, lo sport come strumento di inclusione. È per questo che Algeco vuole essere parte attiva promuovendo la partecipazione allo sport a prescindere dalle condizioni sociali ed economiche degli iscritti.

Modulaire Group

La forza di Algeco SpA viene anche dall'essere parte di una grande gruppo: Modulaire Group, società di servizi aziendali leader a livello mondiale specializzata in spazi modulari da oltre 60 anni. Il Gruppo Modulaire è presente in 25 paesi con circa 258.000 strutture modulari e container per lo stoccaggio e 3.400 realizzazioni. L'azienda opera come Algeco in Europa, Elliott nel Regno Unito, BUKO Huisvesting, BUKO Bouw & Winkels e BUKO Bouwsystemen nei Paesi Bassi, Malthus Uniteam, Wexus e Temporary Space Nordics in Scandinavia, Ausco in Australia, Portacom in Nuova Zelanda e Algeco Chengdong in Cina. In Italia Algeco ha da poco acquisito le società Fae, Tecnifor e Locabox, specializzate nella vendita e noleggio di costruzioni modulari diventando leader del settore nel mercato italiano. Questa acquisizione ha consentito ad Algeco di migliorare la qualità, la gamma e la disponibilità dei prodotti e servizi, soddisfacendo ancora meglio le esigenze dei clienti con soluzioni innovative e sostenibili. Tutto questo è possibile grazie alla pluriennale esperienza Algeco in Italia e in Europa, dove il concetto dell'unità modulare è andato arricchendosi di nuove sfumature, pronto a soddisfare sfide progettuali impensabili fino a poco tempo fa.



I contratti di utilizzazione delle unità da diporto

di Aniello Raiola



I contratti di utilizzazione delle unità da diporto, se escludiamo il comodato che è un contratto a titolo gratuito (consiste praticamente nel prestito d'uso dell'imbarcazione senza un corrispettivo), sono essenzialmente due: la locazione e il noleggio. Infatti, per le unità da diporto (al contrario delle navi mercantili) non è previsto né consentito – anzi è punito con sanzione amministrativa – il contratto di trasporto (né di merci né di persone).

La locazione è il contratto mediante il quale una parte si obbliga, in cambio di un corrispettivo, a far godere all'altra, per un determinato periodo di tempo, l'unità da diporto.

La locazione è caratterizzata dal passaggio della detenzione (ovvero della disponibilità) del bene-nave dal locatore (colui che si obbliga a far godere l'unità) al conduttore (colui che paga il corrispettivo), il quale esercita con l'unità la navigazione e ne assume

i conseguenti rischi e responsabilità.

Il contratto richiede la forma scritta, a pena di nullità, e va tenuto a bordo.

Il conduttore è obbligato a usare l'unità secondo le sue caratteristiche tecniche (vale a dire che non può farne un uso difforme da quello previsto per quelle caratteristiche) e solo per finalità di diporto.

Il locatore è tenuto alla consegna dell'unità in perfetta efficienza, completa di dotazioni di sicurezza, munita di assicurazione per la responsabilità civile e dei documenti prescritti.

Il numero massimo di passeggeri trasportabili su un'unità locata è quello indicato nella licenza di navigazione; per i natanti da diporto detto numero è riportato nel manuale del proprietario e sulla targhetta del costruttore, se trattasi di unità con marcatura CE, oppure, negli altri casi, nel certificato di omologazione.

Per condurre un'unità da diporto presa in locazione non è necessario un titolo professionale, ma soltanto – se obbligatoria per le caratteristiche del motore o per la navigazione compiuta – la patente nautica.

È prevista la sublocazione da parte del conduttore a un terzo soggetto, ma con il consenso del locatore e, in tal caso, anche il contratto di sublocazione va fatto per iscritto, a pena di nullità.

Il noleggio, invece, è il contratto con cui una delle parti, in cambio del corrispettivo (definito nolo) pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra (noleggiatore) l'unità da diporto con un equipaggio 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 stesso.

Oggetto del contratto di noleggio può anche essere solo

una parte dell'unità (le singole cabine), dando in tal modo vita al c.d. noleggio a cabina, contratto plurilaterale in cui coesistono per la stessa unità da diporto più noleggiatori (gli occupanti delle varie cabine). Non si tratta di un contratto di trasporto passeggeri, poiché per espressa previsione di legge il noleggio a cabina non può avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea ad orari prefissati tra località predefinite, come appunto il trasporto passeggeri. Il contratto di noleggio, come quello di locazione, richiede la forma scritta, a pena di nullità, e va conservato a bordo.

Nel noleggio la detenzione (ovvero la disponibilità) del bene-nave rimane al noleggiante (colui che si obbliga a

mettere a disposizione l'unità), alle cui dipendenze rimane pure l'equipaggio (che può essere composto anche dal solo skipper). Il noleggiatore (colui che paga il nolo) ha soltanto il diritto di pretendere la messa a disposizione dell'unità da parte del noleggiante. Nella locazione, come si è visto, la disponibilità del mezzo nautico passa, invece, al locatario (conduttore).

Il noleggiante deve fornire l'unità in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti e coperta dall'assicurazione della responsabilità civile, estesa anche a favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in

occasione o in dipendenza del contratto.

Il noleggiatore provvede, salvo diverso accordo, al combustibile, all'acqua e ai lubrificanti necessari per il motore e per gli impianti ausiliari.

Per le unità da diporto in noleggio sussiste il limite massimo di dodici passeggeri, anche se il numero di persone trasportabili dall'unità è superiore. Infine, altro elemento distintivo tra locazione e noleggio, come anticipato, è il titolo che abilita alla conduzione dell'unità, che nel caso della locazione è la patente nautica, se obbligatoria per le caratteristiche del mezzo o il tipo di navigazione compiuta, mentre per il noleggio (di imbarcazioni o navi da diporto) è un titolo professionale.



Sarago, un nome per cinque pesci

di Riccardo Zago



Al ristorante, così come a pesca, sia in quella subacquea sia nella dilettantistica, il sarago è uno dei pesci più rinomati e frequenti, protagonista di tante immersioni anche senza le bombole e senza allontanarsi troppo da riva, di lunghe attese con le lenze da fondo dalle coste rocciose o dalla barca e, perché no, tipico ingrediente di gustose grigliate miste e non solo.

Già, ma si fa presto a dire sarago... In realtà lungo le nostre coste questo pesce bello, sano e saporito, è diffuso in ben cinque specie, seppure appartenenti alla stessa famiglia, quella degli Sparidi. Tra l'una e l'altra non è che l'aspetto, l'habitat e le abitudini cambino poi così tanto, ma vi sono comunque differenze che vale la pena conoscere, anche e soprattutto per quanto riguarda la taglia e le fasce di profondità che ciascun sarago tende a occupare. Per fortuna, almeno per una volta, stiamo parlan-

do di pesci dalla diffusione ampia e dalla popolazione costante nel nostro Mediterraneo, che lo IUCN (International Union for Conservation of Nature) non ha ancora inserito tra le specie a rischio. Di più: il progressivo riscaldamento del nostro Mediterraneo fa prevedere che, tra i saraghi, le specie più spiccatamente termofile

come il sarago faraone, oggi tipicamente relegato nei mari più caldi meridionali, possano espandersi anche più a nord, come nell'alto Adriatico, da cui oggi mancano. Infine, una curiosità: l'abitudine dei saraghi di sostare spesso vicino alla superficie li rende talvolta preda di uccelli ittiofagi, tra cui il falco pescatore (*Pandion haliaetus*).



In apertura: Con o senza le bombole, l'incontro con i saraghi non è difficile, perché di norma la maggior parte delle specie vive a profondità non eccessive. In questa foto: Saraghi nel loro habitat preferito, gli scogli coperti di vegetazione.

Sarago maggiore

Nome scientifico: *Diplodus sargus sargus* (Linneo, 1758).

Nomi comuni: sarago, sarago maggiore, sarago reale, sarago verace (Italia); blacktail, white seabream (Gran Bretagna); sar commun (Francia); sargos (Grecia); sargo (Spagna).

Dimensioni: lunghezza, fino a 45 cm; peso, fino a 2 kg.

Distribuzione: oltre che nel Mediterraneo, nell'Oceano Atlantico orientale fino al Golfo di Guascogna a nord; più raro nel Mar Nero.

Segni particolari: corpo alto e compresso lateralmente come

per gli altri saraghi, bocca piuttosto piccola armata di denti incisivi, pinne pettorali ampie e appuntite, ventrali nere con una fascia chiara al centro; la livrea è grigio-argentea con 5 bande verticali nere (più vistose nei giovani) alternate a 4 bande color grigio scuro; caratteristiche le due larghe fasce verticali nere sulla nuca e alla base della coda; tutte le pinne impari sono bordate di nero, coda con bordo nero ancora più esteso.

Chi è: pesce osseo dalle abitudini gregarie da giovane ma sempre più solitario da adulto. Pur avendo carni molto pregiate e assai ricercate, non è particolarmente a rischio nei nostri mari.

Dove vive: strettamente costiero, si adatta a diversi habitat: può stare su fondali duri, sabbiosi e a Posidonia oceanica anche a basse profondità, penetra volentieri anche nelle foci dei fiumi e nelle lagune; l'ambiente ideale resta la scogliera bassa coperta da abbondante vegetazione.

Cosa mangia: vermi, crostacei e altri invertebrati bentonici, da giovane anche alghe. Ha una particolare predilezione per i ricci ma riesce a cibarsene solo quando raggiunge una certa taglia, con relativo sviluppo della dentatura, che gli permette di romperne i gusci provvisti di aculei.

Curiosità: la riproduzione ha luogo fra gennaio e marzo nel Mediterraneo orientale e più tardi, in primavera, nell'occidentale. In questi periodi la parte superiore del muso acquisisce riflessi azzurrognoli. Come indica il nome, dopo il sarago faraone, il maggiore è il più grosso fra i saraghi. Può vivere fino a 10 anni.

Valori nutrizionali per 100 g: 103 kcal, 15,00 g proteine, 0,57 g grassi, 1,00 g carboidrati, 1,00 g zuccheri, 76 g acqua.



Un Sarago maggiore.

Facili incontri dei sub

Tutti i saraghi sono incontri più o meno frequenti, a seconda della specie e delle zone di mare, per i subacquei. La pesca in apnea con il fucile subacqueo viene effettuata con le tre tecniche

principali: aspetto, agguato e tana. Le prede più grosse si trovano solitamente in tana, anche in piccole spaccature nelle quali non ci si aspetterebbe di trovare un esemplare adulto. La tecnica dell'aspetto è solitamente

la meno redditizia, dato che fuori dalle tane il sarago diventa assai diffidente. Con il mare mosso è facile incontrare grossi saraghi fuori dalle tane in acqua libera, situazione favorevole anche per i pescatori sportivi.

Sarago comune

Nome scientifico: *Diplodus vulgaris* (Geoffroy Saint-Hilaire, 1817).

Nomi comuni: sarago fasciato o testa nera, sarago sguaiato, sargo, sparo (Italia); common two-banded seabream, base (Gran Bretagna); sarg, sar, sar à tête noire, sargueto, sargou, sargall (Francia); avilas, kakarelos (Grecia); mojarra, sargo, sargo mojarra, sargo seifa, sarguà, patena (Spagna); gemeiner geißbrassen, zweibindenbrasse (Germania).

Dimensioni: lunghezza, fino a 45 cm; peso, fino a 1,3 kg.

Distribuzione: in tutto il bacino del Mediterraneo, nel Mar Nero (esclusa la Bulgaria) e nell'Oceano Atlantico orientale tra il Golfo di Guascogna e il Senegal, comprese le Isole Canarie e Madeira.

Segni particolari: aspetto simile agli altri saraghi, con forma ovale molto compressa ai lati e muso appuntito, dai quali si riconosce per il corpo brunastro o dorato sul dorso, argenteo sui fianchi e biancastro sul ventre. Caratteristiche le 2 larghe fasce verticali nere, una vicino all'opercolo branchiale e l'altra in prossimità del peduncolo caudale; un'altra banda nera, meno marcata, si trova in corrispondenza degli occhi. Altri dettagli sono una quindicina di linee longitudinali dorate lungo i fianchi e le pinne grigie, tranne le ventrali scure.

Chi è: tende a formare branchi, anche numerosi, che spesso stazionano a mezz'acqua senza muoversi per poi scendere sul fondo in cerca di cibo. Nel bacino del Mediterraneo è ancora numeroso e non preoccupa. Può vivere fino a 10 anni.

Dove vive: prevalentemente nelle zone rocciose costiere, specie se ricoperte di piante acquatiche e inframmezzate da fondali sabbiosi, fino a una profondità massima di 150 metri (normalmente, non oltre i 40). Diversamente dagli altri saraghi, è raro (ma possibile) che penetri in foci e acque salmastre.

Cosa mangia: in prevalenza carnivoro, si ciba di invertebrati che trova sul fondo come vermi, crostacei, copepodi, granchi, molluschi bivalvi, piccoli cefalopodi, echinodermi (ricci di mare e stelle marine).

Curiosità: prevalentemente ermafrodita, si riproduce da settembre a novembre; in questo periodo il muso assume una tipica colorazione con riflessi bluastri. Le uova sono galleggianti e i giovani esemplari raggiungono la maturità a 2 anni (circa 18 centimetri di lunghezza).

Valori nutrizionali per 100 g: 103 kcal, 15,00 g proteine, 0,57 g grassi, 1,00 g carboidrati, 1,00 g zuccheri, 76 g acqua.



Un Sarago comune e il suo disegno.



Sarago pizzuto

Nome scientifico: *Diplodus puntazzo* (Walbaum, 1792).

Nomi comuni: sarago puntazzo, sparo puntazzo, sparo acuto, moruta, spizzo, carace, pinzuto, pizzuto, murruda, puntutu (Italia); harp-snouted-Sparus, sharpsnout sea bream (Gran Bretagna); moure pouch, mouré-pouchet, mouré-pountchu (Francia); pigudo, sargo pigudo, murruda, aurada prateada (Spagna).

Dimensioni: lunghezza, fino a 60 cm; peso, fino a 2 kg e oltre.

Distribuzione: comune in tutto il Mediterraneo, nel Mar Nero e nell'Oceano Atlantico orientale tra il Golfo di Guascogna e la Sierra Leone; si trova anche lungo le coste atlantiche del Sudafrica.

Segni particolari: ha forma compressa lateralmente, simile a quella degli altri Sparidi, e assomiglia molto al sarago maggiore, dal quale si differenzia per il profilo frontale che, in prossimità della bocca, è tipicamente concavo anziché convesso come negli altri saraghi; completano l'identikit il muso lungo e appuntito, da cui il nome, fornito di incisivi assai sviluppati, la macchia nera sul peduncolo caudale estesa anche alla parte inferiore, le bande verticali sui fianchi molto marcate e una leggera fascia triangolare dietro l'occhio simile a quella del sarago fasciato ma più breve e meno marcata. Pinne grigiastre e spesso orlate di nero, in particolare la coda.

Chi è: pesce osseo appartenente, come gli altri saraghi, alla famiglia degli Sparidi ma dalle abitudini più solitarie (raramente si lascia avvicinare); a differenza del sarago maggiore, non tende a intanarsi o a formare branchi con i suoi simili, è più facile trovarlo in coppia con un altro individuo più o meno della stessa taglia. Specie abbondante, non valutata a rischio.

Dove vive: su fondi rocciosi, a volte arenosi misti a praterie di *Posidonia oceanica*, fino a 50 metri di profondità; gli esemplari giovani tendono a restare più in superficie e non è raro incontrarli sui bassi fondali.

Cosa mangia: piante acquatiche, alghe, molluschi e altri invertebrati di fondo.

Curiosità: la specie è ermafrodita, gli individui cambiano sesso nelle diverse fasi d'età; si riproduce da settembre a ottobre liberando uova galleggianti che fluttuano con le correnti (pelagiche).

Valori nutrizionali per 100 g: 08 kcal, 20,21 g proteine, 2,41 g grassi, 0,00 g carboidrati, 77,97 g acqua.



Un Sarago pizzuto.

Sarago faraone

Nome scientifico: *Diplodus cervinus* (Lowe, 1838).

Nomi comuni: saraghi, fanfaru, sar-raco faraone (Italia); sarge (Francia); banded seabream, zebra seabream (Gran Bretagna).

Dimensioni: lunghezza, fino a 60 cm; peso, fino a 5 kg.

Distribuzione: nell'Oceano Atlantico nord-orientale e nel Mediterraneo, ma è più facile incontrarlo lungo le coste nordafricane rispetto a quelle europee; in Italia, pertanto, è raro anche se leggermente più comune nelle acque siciliane, mentre è assente nell'Adriatico.

Segni particolari: corpo alto e compresso lateralmente come negli altri saraghi, si riconosce per le labbra più grandi e l'inconfondibile livrea argentata solcata verticalmente da 5 o 6 larghe fasce nere che arrivano quasi al ventre e sono più larghe rispetto agli spazi chiari fra l'una e l'altra.

Chi è: pesce osseo appartenente alla famiglia dei Sparidi, è il più grande fra i saraghi italiani ed è quello che raggiunge le maggiori profondità nella scelta dell'habitat, oltre a essere anche il meno diffuso e pescato.

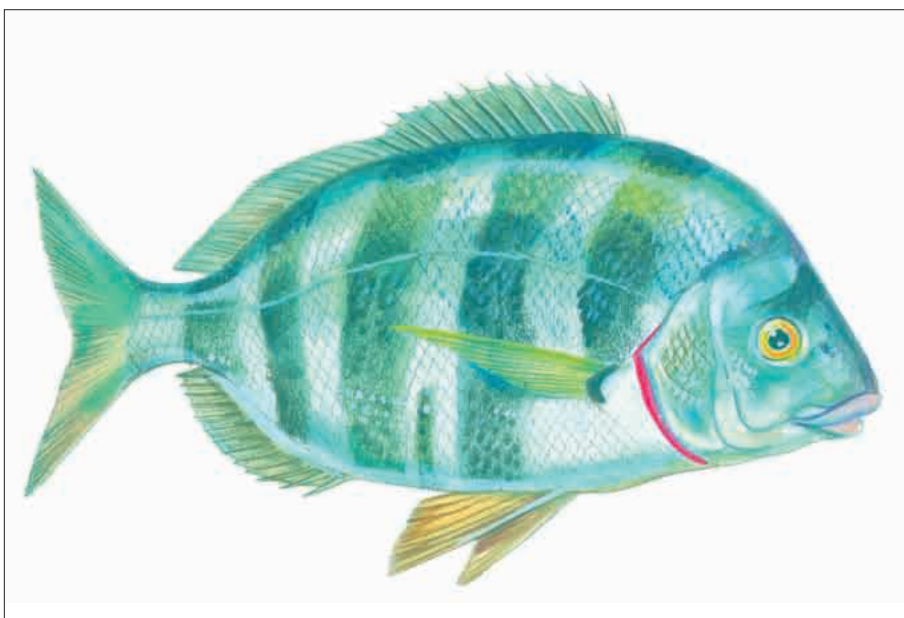
Dove vive: sui fondali rocciosi, specie confinanti con praterie di *Posidonia oceanica*, fino a profondità di 200 metri e oltre.

Cosa mangia: specie onnivora, si nutre principalmente di piante acquatiche e piccoli invertebrati, in particolare crostacei, ma occasionalmente anche di piccoli pesci pur non avendo indole né struttura da predatore.

Curiosità: pesce spiccatamente termofilo, cioè amante delle acque calde, è più facile da incontrare lungo le coste dell'Africa del nord e dell'estremo Meridione d'Italia, anche se con il progressivo riscaldamento del Mediterraneo è diventato abitudinario delle coste spagnole e si sta facendo sempre più frequente anche nell'alto Tirreno.



Un Sarago faraone e il suo disegno.



Sarago sparaglione

Nome scientifico: *Diplodus annularis* (Linneo, 1758).

Nomi comuni: sparaglione, sparlotto, sparo, saraghetto, sargo anulare, sparolo, carlino, pupazzo, occhita (Italia); annular seabream, annular gilt-head, annular bream (Gran Bretagna); petir sargue, sparallon, sanguet, sarguet annulaire, sarguet blanc, sparillon, sparillot (Francia); sargo, spargot, sparallo, spargoil, mojourra, mocharra, raspallon (Spagna).

Dimensioni: lunghezza, fino a 30 cm; peso, fino a 400 g.

Distribuzione: comune in tutto il Mediterraneo e nel Mar Nero, è presente, anche se meno diffuso, anche lungo le coste e nelle isole dell'Atlantico orientale, dal Golfo di Guascogna al Marocco.

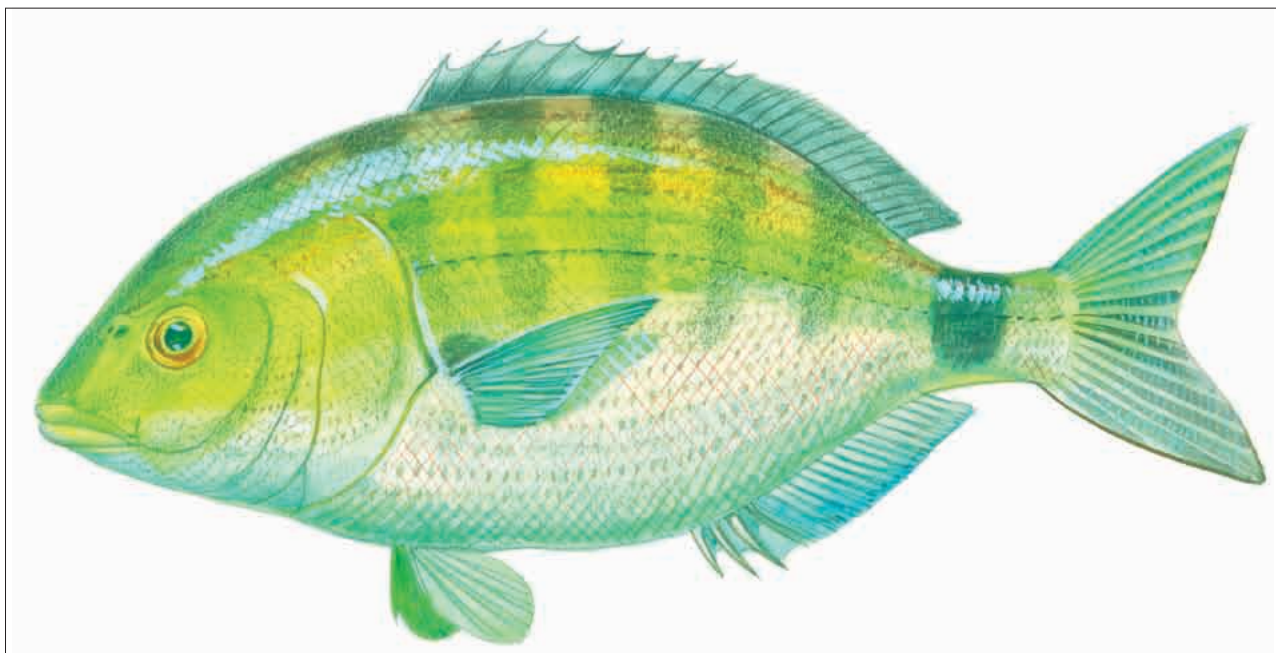
Segni particolari: corpo ovale, alto e compresso lateralmente, con profilo dorsale leggermente più arcuato di quello ventrale, coperto da squame relativamente grandi; bocca lievemente protrattile e non molto ampia. Si riconosce dagli altri saraghi per la livrea giallo-dorata sul dorso con strisce nerastre verticali; caratteristica la macchia nera sul peduncolo caudale che dà il nome alla specie.

Chi è: è il più piccolo e il più comune fra i saraghi, appartenenti alla famiglia degli Sparidi, ed è un pesce osseo dalle abitudini gregarie da giovane che da adulto tende a evitare gli esemplari della stessa specie per mischiarsi ad altri saraghi, Labridi (come il tordo) e sciarrani (o perchie). La specie è abbondante e non in pericolo.

Dove vive: specie ubiquitaria, si può ritrovare su fondali sia di roccia sia di sabbia o ghiaia; predilige le praterie di Posidonia oceanica e Zoostera, normalmente tra 0 e 20 metri di profondità (eccezionalmente può spingersi a 100 metri); di abitudini costiere, penetra anche all'interno dei porti e, per lo più in primavera, addirittura nelle lagune salmastre.

Cosa mangia: alghe e vermi (come i Nematodi), molluschi, piccoli crostacei ed echinodermi come ricci, cetrioli di mare e piccole stelle marine.

Curiosità: pesce piuttosto curioso, se non ha avuto cattive esperienze si lascia facilmente avvicinare dai sub. Specie ermafrodita proterandria, sviluppa caratteri maschili da giovane e femminili da adulto; si riproduce da gennaio a marzo nel Mediterraneo orientale, da aprile a giugno nel Mediterraneo occidentale e da maggio ad agosto nell'alto Adriatico, rilasciando uova galleggianti.



Disegno di un Sarago sparaglione. (Disegno dell'autore)

Catture frequenti con la lenza

Prede ambite per i pescatori sportivi, che li insidiano a fondo o con il galleggiante, dalla riva così come dalla barca, i cinque saraghi rappresentano nel loro complesso i pesci più ricercati nei sottocosta della Penisola. Ciascuna specie, però, richiede strategie particolari, soprattutto se si punta ai soggetti di buona taglia. I saraghi si trovano in particolare intorno alle isole e nei territori marini con fondali misti di sabbia, scoglio e prateria di posidonia. Li possiamo incontrare anche all'interno dei porti, dove spesso si ritrovano tutte e cinque le specie. Pure le scogliere artificiali e naturali offrono riparo e cibo a questi Sparidi, anche se il più presente in questi ambienti resta il sarago sparaglione. Dalle scogliere, in ogni caso, si può tentare con successo la cattura delle cinque specie a cominciare dal sarago pizzuto che, a differenza dei "cugini", si nutre prevalentemente di piante acquatiche pur senza disdegnare piccoli crostacei e vermi. L'habitat ideale sono le pareti dei porti e tutte quelle barriere artificiali semi sommerse, come i frangiflutti, sulle cui zone immerse si sviluppano i microorganismi che danno vita alle piccole alghe e ai caratteristici ciuffetti di erba.

Più raro in buona parte del Mediterraneo, il sarago faraone si trova con una certa assiduità in alcune fasce costiere della Sardegna e della

Sicilia, anche se sporadicamente sono state segnalate catture pure nel Mar Ionio e nel basso Adriatico. Molto ricercato per la bontà delle carni, raggiunge una stazza notevole ed è un pesce particolarmente vorace e dalla strenua difesa, che richiede attrezzature di buona qualità. Si pesca generalmente lontano dalla costa, in prossimità delle pareti di secche purché non oltre i 40 metri di profondità. Affrontando poi il mare grosso, ricco di schiuma e di onde che si frangono sugli scogli, l'incontro con il sarago maggiore è quasi garantito. Forte nuotatore, lo si trova spesso a ridosso delle scogliere con il mare formato, quando la violenza delle onde stacca dalle pareti i piccoli molluschi e i mitili di cui si ciba. La sua forte dentatura è in grado di sgranocchiare praticamente di tutto, dal riccio di mare, suo piatto preferito, fino alle telline.

Fratello quasi diretto del maggiore, il sarago fasciato è facile da incontrare anche se meno presente. Può raggiungere pesi di tutto rispetto e il suo apparato boccale, simile a quello del maggiore, lascia intuire la sua dieta "onnivora". Predilige i fondali particolarmente rocciosi e il suo habitat sono le pareti che precipitano a picco sul mare. Lo si trova pure all'interno dei porti: spesso è presente, anche in grossi branchi, nella parte centrale della struttura portuale, dove la profondità dell'acqua è maggiore. Il fasciato, a differenza del maggiore, ama meno il mare forte ed è più facile

catturarlo d'estate, durante le notti di luna piena con mare calmo. Infine, il sarago sparaglione: oltre che con le reti da posta, viene catturato facilmente con tutte le tecniche di pesca sportiva che contemplino l'uso di esche naturali; tra queste il bigattino (larva di mosca carnaria), che si compra nei negozi di pesca anche in quantità utile per pasturare con la fionda sul tiro della lenza.

Tutti protagonisti in cucina

Le carni dei saraghi sono ottime, saporite e molto digeribili, anche se meno pregiate e costose di quelle del pagro, cui questi pesci sono spesso accostati; vengono commercializzate regolarmente sui nostri mercati sia fresche sia congelate o essiccate, durante tutto l'arco dell'anno ma in particolare nei mesi primaverili ed estivi, fino a ottobre. Di tutti e cinque i saraghi, infine, lo sparaglione è quello dal valore commerciale inferiore, per via delle carni meno saporite, anche se rimane ingrediente principe di alcune gustose zuppe di pesce come il cacciucco alla livornese.

Nell'acquisto del pesce fresco bisogna fare come sempre attenzione che l'esemplare si presenti di colore vivo, anche all'interno delle branchie, con carne compatta, soda e dal buon odore di mare, senza sentori di ammoniaca; anche le squame devono essere ben attaccate al corpo, mentre l'occhio deve essere vivido e non rientrante.

SAVONA

Divertente educazione ambientale delle scolaresche alla LNI

Le iniziative di promozione giovanile della scorsa estate alla Lega Navale savonese si sono svolte all'insegna delle disposizioni del Ministero dell'Istruzione sulla scuola estiva, intese a favorire la socialità e il ritorno alla normalità dei giovani dopo i lunghi mesi di isolamento della didattica a distanza. Fra giugno e settembre sono stati organizzati corsi di educazione alla tutela dell'ambiente marino per gli allievi di tre classi di terza media della scuola "Carando" di Savona e per la scuola "De Andrè" di Albissola Marina nell'ambito del programma PON



Una scolaresca sulla motobarca LNI *il Grillo* un corso di educazione ambientale.

dell'istituto, che aveva per oggetto "Il mare sottocasa". Seguiti dai biologi marini che collaborano come docenti con la Sezione, gli allievi si sono avvicinati a bordo della motobarca sociale *il Grillo*, una vera e propria aula galleggiante dotata anche di telecamera subacquea per l'osservazione dei fondali; hanno anche raccolto con l'apposito retino-filtro alla traina campioni di plancton che hanno poi esaminato al microscopio, scoprendo quella fantastica miriade di micro organismi che danno vita al mare e devono essere tutelati, insieme alle specie maggiori e alla flora dei fondali. Ha entusiasmato le scolaresche una sessione di snorkeling naturalistico nell'Area Marina Protetta dell'isola di Bergeggi, raggiunta a bordo della motobarca e di un gommoni della Sezione.

RAGUSA

Trofeo del mare

Si è svolta il 4 e il 5 settembre scorsi, nello spettacolare scenario del Porto Turistico di Marina di Ragusa, la



Veduta aerea di un momento del 21° "Trofeo del mare" presso il Porto Turistico di Marina di Ragusa.

cerimonia di premiazione della 21° edizione del Trofeo del Mare, manifestazione culturale di riferimento per chi ogni giorno si impegna per promuovere la cultura del mare e dei suoi valori. In tempo di pandemia, l'abituale clima di festa è stato sostituito dalla riflessione e dall'emozione; nella scelta dei premiati, più ancora che i risultati nella scienza e nello sport si sono voluti privilegiare l'impegno e l'umanità che le donne e gli uomini hanno profuso nei temi del mare.

La due giorni si è sviluppata sotto l'egida della Lega Navale Italiana in sinergia con la Marina Militare, la Guardia Costiera, la Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana, la Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali, il

Comune, la Camera di Commercio del Sud Est, il Libero Consorzio Comunale, la Banca Agricola Popolare di Ragusa.

FINALE LIGURE

Tramonto in kayak

I colori il profumo e il rumore del mare accompagnano il gruppo dei canoisti della Sezione nella loro escursione serale lungo la costa. Questa è



Alcuni Soci durante un'escursione serale in kayak verso Punta Crena.

una delle attività che ha riscosso maggiore successo negli ultimi anni: osservare il tramonto a bordo di un kayak circondati dal mare. Il punto di ritrovo è proprio la nostra Sezione, in cui tutti i membri del gruppo si riuniscono all'istruttore per scegliere la giusta attrezzatura (giubbotti e pagaie) per poi trasferirsi nell'area derive e, preso il kayak, iniziare l'escursione da Finale Ligure verso Punta Crena. Si inizia a pagaiare lungo la costa, passando per Varigotti, di cui si possono ammirare le bellissime spiagge che sembrano avvolte dal verde della collina e le case saracene, la cui armonia ricorda molto una cartolina. Si raggiunge poi la spiaggetta di Punta Crena, una piccola caletta in cui il gruppo effettua una

breve sosta per tuffarsi nelle acque cristalline prima di ritornare al punto di partenza.

Il 18 settembre, in occasione del *World Cleanup Day Let's do it Italy* con Decathlon Italia (Vado Ligure, Liguria) Lega Navale Italiana Sez. Finale Ligure (gruppi sub e canoa), abbiamo operato su tre fronti: spiaggia, fondali e fondali profondi. Sono stati raccolti 17 kg di rifiuti in spiaggia, mentre sui fondali sono stati raccolti sul sentiero blu in snorkeling, con il supporto del gruppo canoa, 15 kg di rifiuti e altri 10 (per lo più lenze e reti da pesca) sono stati raccolti sulla Secca delle Stelle e dei Marassi dal gruppo sub della Lega Navale e dal Diving Cynus. I ragazzi coinvolti hanno dato il loro contributo e con i rifiuti raccolti hanno creato una

tartaruga marina, poi battezzata "Rumenta rumenta", per ricordare che dobbiamo lasciare pulito il nostro territorio e le nostre spiagge, apprezzate finalmente, dopo tanto tempo, anche dalle tartarughe marine "Caretta caretta" come sito di deposizione di uova.

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Alba in musica

Nell'incantevole cornice della Riserva Naturale della Sentina, alla presenza di un pubblico delle grandi occasioni, il 14 agosto si è tenuto l'atteso concerto organizzato dalla Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto. Alle prime luci

dell'alba, una numerosa flotta di canoe, sup e barche a vela ha preso il largo diretta al luogo dell'evento, il tratto di litorale antistante la Torre sul Porto, uno dei rarissimi tratti di spiaggia sabbiosa con retroterra non edificato di tutto l'Adriatico. Il sorgere del sole è stato accompagnato dalle note del trio GiaLeSe, che hanno regalato alle centinaia di persone presenti più di un'ora di straordinaria musica, interpretando alcune delle melodie più belle del nostro tempo. L'evento è stato l'occasione per sottolineare l'importanza che l'oasi naturalistica della Riserva Sentina riveste per il territorio del Piceno e per ribadire l'impegno ambientalista della Lega Navale Italiana per la difesa e la salvaguardia di uno degli ecosistemi costieri di maggiore interesse di tutto l'Adriatico,



Il concerto organizzato dalla LNI di San Benedetto del Tronto sul litorale alle prime luci dell'alba del 14 agosto.



I cinque giovani atleti sanbenedettesi della LNI che si sono ben piazzati nell'ultima tappa del circuito nazionale O'pen Skiff di ottobre.

oggi purtroppo interessato da diffusi fenomeni erosivi legati sia ai mutamenti climatici degli ultimi anni sia all'eccessiva pressione antropica sulle aree limitrofe.

Quarta tappa Circ. Naz. O'pen Skiff

Domenica 22 agosto si sono svolte le prove valide per la seconda tappa dei Trofei Jack La Bolina e Giovanni Latini 2021, disputate nello specchio di mare antistante il Centro Sportivo della LNI. Le prove sono state disputate da una flotta di 22 imbarcazioni per il trofeo Jack La Bolina e 12 imbarcazioni per il Trofeo Giovanni

Latini, dove si sono affrontate in acqua su imbarcazioni O'pen Skiff i ragazzi della LNI e del Circolo Nautico Amici della Vela M. Jorini.

Trofei Jack La Bolina e Giovanni Latini

Un fine settimana intenso è stato quello del 2 e 3 ottobre per i ragazzi della LNI impegnati nella quarta e ultima tappa del circuito nazionale O'pen Skiff 2021. Nonostante le assenze di Federico Emiliani e Rebecca Orsetti, tra i migliori giovani del panorama velistico nazionale, sotto la guida dell'allenatore Romolo Emiliani i cinque giovani

atleti sanbenedettesi hanno ben figurato nelle nove regate andate in scena nella tre giorni promossa dal Club Nautico Rimini, ottenendo risultati che lasciano ben sperare in ottica futura.

RIPOSTO

Giornata di sensibilizzazione sulla fibromialgia

Si è tenuta il 5 settembre la giornata di sensibilizzazione sulla fibromialgia, promossa dalla Sezione

in collaborazione con l'AIFS ODV, il Kiwanis Distretto Italia San Marino e la Divisione 2 Etna Patrimonio dell'Umanità, con il patrocinio del Comune di Riposto.

Circa una decina di barche a vela sono salpate dalla Marina di Riposto Porto dell'Etna alla volta di Taormina. Hanno partecipato, imbarcandosi, numerose pazienti affette da fibromialgia provenienti dalla provincia di Catania e dalla lontana Gela (CL). Si è trattato di una veleggiata la cui ragion d'essere è stata quella



Foto di gruppo dei partecipanti, presso la Marina di Riposto, prima della partenza per la veleggiata.

di sensibilizzare sulla sindrome fibromialgica, una patologia cronica e invalidante che colpisce circa 2 milioni di italiani, con una netta prevalenza al femminile. Una "malattia invisibile", perché non ha segni riconoscibili, né visibili sui corpi dei pazienti, né rilevabili tramite esami diagnostici. I suoi sintomi sono: dolore diffuso, stanchezza cronica, disturbi del sonno, dolori somatici, rigidità di movimento, disturbi dell'umore e ansia. All'iniziativa hanno partecipato gli alunni dell'Istituto Nautico di Riposto, "Luigi Rizzo".

Nel pomeriggio, presso la prestigiosa Sala del Vascello del Municipio di Riposto, si è tenuto un interessante convegno dal titolo "Conoscere la Fibromialgia", sotto il patrocinio del Comune di Riposto, dell'OM-CeO di Catania, dell'ASP di Catania, della SISMED Prov.le di Catania e dell'Associazione Nazionale Antimafia "Alfredo Agosta". Dopo i saluti istituzionali del sindaco, Enzo Caragliano, è stato il presidente della Sezione, Giuseppe Pulvirenti, a prendere la parola, illustrando le attività della Lega Navale Italiana, con

principale attenzione alla cura del mare e agli aspetti sociali. Altre iniziative sono state menzionate nell'ambito del ventennale della costituzione della Sezione, ovvero la XIV Etna Sea Race, tenuta il 19 settembre.

REGGIO CALABRIA SUD E VILLA SAN GIOVANNI

Le Leghe Navali di Reggio Calabria Sud e Villa San Giovanni per il Sociale

Nella giornata del 28 agosto, dagli ormeggi di Marina del Sud a Villa San Giovanni, ha preso il via il progetto "Marinai Solidali", ideato dalla neo presidente dell'ANMI Sezione Reggio Cala-

bria, STV di Marina in congedo Sabrina Martorano, che ha coinvolto anche il Comune di Villa San Giovanni e l'onorevole Giusy Versace, ambasciatrice di solidarietà e atleta paralimpica, quale *Special Guest* della manifestazione. Le due imbarcazioni a vela istituzionali partecipanti all'evento, il *Vento del Sud* della Sezione Reggio Calabria Sud e un "Bavaria 47" della Sezione di Villa San Giovanni (entrambe confiscate per il reato d'immigrazione clandestina), hanno preso il largo dopo aver imbarcato alcuni ragazzi facenti capo all'ASD Andromeda Special Olympics di Reggio Calabria per una giornata all'insegna della navigazione a vela e del divertimento. Il giorno successivo le due Sezioni hanno imbarcato, in varie tornate, circa una trentina di ragazzi della stessa ASD che si sono alternati con quelli a terra,

impegnati in gare di nuoto su corsie predisposte in prossimità del lido di Cannitello e in navigazione a bordo di kayak messi a disposizione dagli scout del Gruppo Nautico Stella Polare di Reggio Calabria, soci della Sezione RC Sud e già protagonisti di una campagna di monitoraggio cetacei nello Stretto di Messina con la stessa Sezione. Tantissima emozione per la gioia negli occhi di questi ragazzi, che al timone per la prima volta, hanno vissuto e regalato tanta speranza. Nella serata del 14 settembre i presidenti delle Sezioni RC Sud, Francesco Attisani, e di Villa San Giovanni, Domenico Barresi, hanno consegnato le medaglie ai giovani atleti della stessa associazione presso l'Arena dello Stretto di Reggio Calabria. Nell'ottica di non ridurre le due giornate a sporadici e meri eventi pubblicitari e/o di facciata, le due Sezioni della LNI sono già al lavoro per mettere in campo un progetto più articolato, volto alla fruizione del mare anche per i meno fortunati di noi, con l'auspicabile collaborazione della Special Olympics Italia, da sempre impegnata nel campo delle attività



Un "Bavaria 47" della LNI Villa San Giovanni pronto a salpare per la giornata di Special Olympics.

sportive per i soggetti con deficit mentali.

RAVENNA

Cento anni portati bene

Domenica 26 settembre, nella bella sede impavesata a festa e affollata di autorità e

queste, la nuova sede acquisita dallo storico presidente, cav. Ivo Emiliani, e la classica Veleggiata del Redentore Ravenna-Venezia, con scalo nel prestigioso Arsenale di Venezia. Pezzi ha indicato anche i nuovi obiettivi: rendere disponibile una Base Nautica in cui ormeggiare barche

ha ricordato la centralità del Porto di Ravenna in Adriatico e la necessità che il mare sia reso accessibile a tutti, ma in sicurezza. Il tema dell'accessibilità del mare è stato ripreso anche dal prefetto Enrico Caterino, che ha colto l'occasione per aderire alla Lega Navale, con l'impe-

il cav. Emiliani hanno ripreso il tema della sicurezza e della formazione nautica, che vede la Lega impegnata a qualificare il suo parco istruttori.

MANFREDONIA

Vincitori del primo premio video!

La Federazione Italiana Vela, su impulso di Sport & Salute SpA, per incentivare azioni sportive volte alla crescita, all'aggregazione e all'accessibilità ad aprile aveva istituito un progetto di integrazione e inclusione sociale denominato "Insieme a vela senza barriere", per facilitare l'accesso alle attività sportive di determinate categorie fragili, abbattendone le barriere economiche e sociali e proponendo la partecipazione gratuita su scala nazionale.

Lo sport velico è una scuola di vita, un modo per conoscere persone nuove, per confrontarsi e soprattutto per mettersi di fronte ai propri limiti e alla voglia di migliorarsi. Le parole chiave del progetto erano: condivisione, unione, amicizia, divertimento e accessibilità, valo-



La celebrazione dei cento anni di attività della Sezione di Ravenna, presenziata dal Delegato LNI per l'Adriatico Centrale, amm. Andrea Fazioli.

di Soci, la Sezione ha celebrato il suo secolo di attività. Come ha ricordato il presidente Luciano Pezzi, nel 1921, nonostante la complessità del momento storico, un gruppo di ravennati amanti del mare diede vita alla rappresentanza del Sodalizio a Ravenna.

Numerose le iniziative realizzate; fra

scuola, sostenere la "nautica intermedia", migliorare la collaborazione con gli altri circoli nautici ed Enti Locali. Lo stesso presidente ha ricordato la continua e proficua collaborazione con le Forze dell'Ordine, in particolare con la Capitaneria di Porto, rappresentata dal capitano di vascello Giuseppe Sciarrone, che

gno di trovare tempi e modi di partecipazione. I lavori sono stati conclusi dal Delegato LNI per l'Adriatico Centrale, amm. Andrea Fazioli, che ha portato il saluto della Presidenza Nazionale e ha indicato nei giovani e nei fragili le categorie a cui dedicare particolare attenzione anche nel nostro contesto. L'amm. Fazioli e



Alcuni allievi impegnati nel progetto di inclusione sociale "Insieme a vela senza barriere".

ri fondamentali nella vita che attraverso il progetto hanno consentito di affrontare una sfida avvincente. A maggio la scuola vela della Sezione ha manifestato interesse verso il progetto, superando con successo le fasi di selezione previste nel bando. In seguito, grazie alla fattiva collaborazione dei dirigenti scolastici e dei delegati scolastici del territorio, abbiamo avviato i corsi di vela *ad hoc* a beneficio di ventidue allievi "fragili", appartenenti al primo e al secondo anno dell'Istituto Tecnico Nautico "Gen. Rotundi" e del Liceo Classico-Scientifico "Galilei-Moro" di Manfredonia (FG), e dell'Istituto Tecnico-Tecnologico "Luigi Di Maggio" di San Giovanni Roton-

do. Inoltre, come previsto dal bando del progetto, i Circoli velici partecipanti si sono confrontati attraverso un video-contest riepilogativo dell'attività svolta, in grado di raccontare gli obiettivi del progetto con un messaggio di forte impatto comunicativo. Ebbene, la Sezione si è aggiudicata il primo premio!

TARANTO

Campioni d'Italia nel canottaggio a sedile fisso

Determinazione, entusiasmo, paura e rabbia muovono i remi dei campioni d'Italia della Lega Navale Italiana Taranto-Rematori Taranto Magna Grecia, i protagonisti del 1° Campionato Italiano Assoluto di lance a 10 remi indetto dalla Federazione Italiana Canottaggio a Sedile Fisso, svolto domenica 19 settembre a Taranto, nella splendida cornice della Lega Navale. Non è la prima volta che la squadra maschile tarantina porta il proprio nome nell'albo d'oro dei vittoriosi, dimostrando forza e tecnica, ma è il primo CIA che si disputa, e noi come città siamo

onorati che la Federazione Italiana Canottaggio a Sedile Fisso abbia scelto proprio Taranto per l'inizio di un nuovo percorso. Il prof. Luciano Boscaino, preparatore atletico e timoniere, è orgoglioso di tutti i suoi atleti per avere affrontato marinerie come l'Associazione Vastese e le altre altrettanto forti e competitive, presenti al Campionato.

Fantastico e importante anche l'Argento delle nostre atlete della squadra femminile che, con tutta la forza applicata al remo, oltre qualunque soglia del dolore interno ed esterno, hanno portato a casa undici medaglie d'argento. Argenti e oro nelle gare di campionato italiano, conquistati nei mesi scorsi, hanno dimostrato e confermato che le nostre donne sono tra le migliori d'Italia!



19 settembre. 1° Campionato Italiano assoluto di lance a 10 remi: la LNI di Taranto si è classificata campione d'Italia.

SESTRI LEVANTE

Un ringraziamento dal Gruppo Catechistico di Bigliolo

Gentilissimi, noi genitori e ragazzi del corso di vela 2021



vorremmo ringraziarvi per aver realizzato un piccolo sogno.

Grazie a don Antonio, guida spirituale di questa piccola comunità rurale, per tutti monsignor Antonio Vigo, ma per noi più semplicemente il "Don che ama il mare", è nata un'idea che si è potuta concretizzare solo grazie al vostro interessamento.

Viviamo nella Terra della Luna: la Lunigiana, terra di

colline, boschi incantati, di torrenti e cascate.

Grazie al vostro interessamento avete permesso a questo gruppo di ragazzi, che rappresentano il nostro futuro, di uscire dal forzato isolamento del covid facendogli riscoprire il gusto della condivisione di un progetto.

Durante la settimana trascorsa presso la Sezione della Lega Navale di Sestri Levante i nostri ragazzi sono stati proiettati in un mondo nuovo, fatto di mare, vento e sole; hanno imparato cose tecniche, hanno riso e si sono sentiti di nuovo vivi; si sono sen-

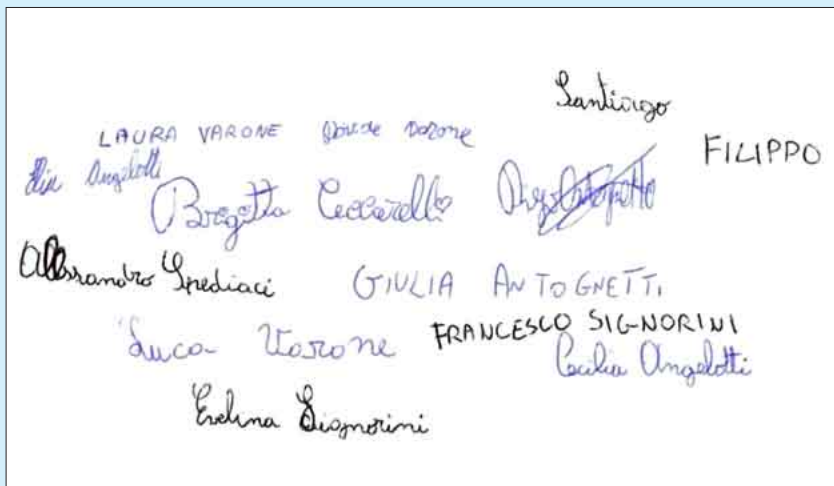


titi un gruppo. Affidare a loro il timone della barca a vela o più semplicemente la pagaia di una canoa li ha resi consapevoli della possibilità di poter esser artefici dei cambiamenti della loro vita.

Il mare è maestro di vita, insegna situazioni che non sono abituali nella vita quotidiana, da soli o in gruppo, o meglio in un equipaggio, bisogna imparare a riconoscere e valutare i rischi e a prendere decisioni.

Ringraziamo per la preziosa opportunità l'ammiraglio Donato Marzano, l'ingegnere Piero Ferrozzi, la Lega Navale Italiana e la Sezione di Sestri Levante, i cui membri, con tanta pazienza, hanno reso indimenticabile questa esperienza.

A nome di tutti noi, grazie di cuore.



Sempre e ovunque

nautica

Scegli la tua edicola digitale



Available on the
App Store

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



Potente, veloce, preziosa: è un'elica Radice



WWW.HELICHERADICE.COM



WWW.ELICHERADICE.COM



ELICHE RADICE

VIA VALTELLINA, 45 - 20092 CINISELLO BALSAMO - MILANO - ITALIA - (T) +39-02-66049348 - (F) +39-02-6127688

