

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

novembre - dicembre 2022

Sped. a. r. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27-02-2004 n° 46) art.1 comma 1 DCB Roma

**Salerno ospita
l'Assemblea Generale
dei Soci**

**Andrea Stella:
la vela simbolo
di accessibilità**

**Conosciamo
le nostre
atlete**

Lega Navale
rivista bimestrale registrata al Tribunale
di Roma n. 7727 del 24.10.1960

Proprietà LEGA NAVALE ITALIANA
Editore DONATO MARZANO

Direttore Responsabile
ANTONIO G. COSENTINO

REDAZIONE
MARINA PAGANO

DIREZIONE-AMMINISTRAZIONE
via Guidubaldo del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06.809159203
e-mail: direttore.rivista@leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

CENTRALINO PRESIDENZA NAZIONALE
tel. 06.80915901-02-03

SITO WEB
www.leganavale.it

STAMPA
Fotolito Moggio - Villa Adriana, Tivoli

IMPAGINAZIONE
Stilgrafica - Roma

PROGETTO DELLA RIVISTA A CURA DI
ANTONIO G. COSENTINO

NORME PER LA COLLABORAZIONE

La collaborazione è aperta a tutti. Gli articoli, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore.

La direzione si riserva di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno.

Gli articoli, concordati con il direttore, dovranno essere corredati da foto (in formato .tiff o .jpg di dimensioni minime 18x13 cm con risoluzione non inferiore a 300 dpi) e didascalie.

Gli articoli dovranno essere redatti evitando l'uso di acronimi, che eventualmente vanno esplicitati.

L'accoglimento degli articoli non impegna la direzione alla pubblicazione né alla retribuzione.

Tutti i diritti sono riservati. Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione del direttore responsabile. ©

La Rivista è stata chiusa il 9.1.2023



AVVISO AGLI ABBONATI

La Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana informa che, per compensare la mancata stampa e spedizione di due numeri del 2022, i primi due numeri dell'anno 2023 verranno inviati gratuitamente.

Lo scorso 9 gennaio è venuta a mancare, all'età di 94 anni, una figura storica dell'Associazione, il comandante Claudio Ressimann.



Direttore della Rivista dal 1983 al 2009 e animatore del Centro Studi Tradizioni Nautiche LNI, fin dalla sua fondazione. "La sua mancanza sarà incolmabile, ma non ci mancherà mai l'impegno per onorare la sua memoria", queste le parole di Paolo Rastrelli, direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche.

Ressimann è stato tra le firme più autorevoli del Notiziario CSTN, autore di numerosi scritti divulgativi e specialistici, nonché curatore del volume celebrativo del centenario dell'Associazione "Cent'anni di Lega Navale, cronistoria di un secolo di vita associativa", ancora oggi testo di riferimento per completezza e accuratezza nella ricostruzione delle vicende storiche della LNI.

La scomparsa del comandante Ressimann lascia un vuoto per l'Associazione e per tutto il mare. Se ne va un punto di riferimento per la cultura nautica, un protagonista infaticabile che ha contribuito nel corso dei decenni alla promozione dei valori marinareschi e dell'amore per il mare, da sempre cardine della missione istituzionale della LNI.

Il Presidente Nazionale della LNI, ammiraglio Donato Marzano, a nome dell'Associazione, è vicino alle figlie per la grave perdita.

sommario

Anno CXXV novembre-dicembre 2022

28

Salerno ospita l'Assemblea Generale dei Soci
di Antonio Cosentino



38

Andrea Stella: la vela simbolo di accessibilità
di Emanuele Scigliuzzo



2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

18

Deserti d'Italia
di Alessandro Lentini

56

Matera-Magna Grecia la sede della Lega Navale in uno scenario unico
di Fabio Dal Cin

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

20

La tutela dell'escursionismo subacqueo
di Aniello Raiola

60

Conosciamo le nostre atlete
di Pasquale Prinziavalli

6

Il gigante e la bambina: navigazione tra barche e navi
di Maurizio Caldera

24

Biodiversità: allarme rosso
di Marina Viola

12

Un atto di lungimiranza: la Marina Militare in sinergia con la società civile
di Anita Fiaschetti

50

Giulio Guazzini: pane amore e vela
di M. Elisabetta Gramolini

In copertina:

I giovani, insieme, per un mare senza esclusi: presente e futuro della LNI. Giorgio Balzer, Sez. LNI di Pomezia. (Foto copertina calendario 2023)

di Antonio Cosentino



Informazione, interviste, partecipazione: questi i tre punti focali che caratterizzano il nostro impegno editoriale nel numero conclusivo dell'anno.

Un giornalismo capace di dare contenuti moderni anche attraverso l'uso di immagini "parlanti". L'Italia, che fa del mare un elemento imprescindibile per la propria economia e per i propri interessi, ha bisogno anche di una Lega Navale che sappia portare avanti tante attività, come quelle condotte nel corso degli anni, nelle quali l'Associazione si impegna quotidianamente a favore della

collettività e delle quali in questo numero desideriamo farci portavoce. Tutela dell'ambiente e senso civico costituiscono da sempre i valori di ogni marinaio, quindi non tralasciamo di parlare della tutela dell'escursionismo subacqueo; l'autore, Aniello Raiola, ci illustra la normativa e la disciplina unica dell'utilizzo dei natanti da diporto nel *diving*.

Particolare attenzione rivestono l'emergenza climatica, gli ecosistemi marini e le conseguenze devastanti sulla biodiversità che sta impattando il presente. Inquinamento, pesca incontrollata, cementificazione delle coste e invasione di specie aliene stanno mettendo a rischio la sopravvivenza della fauna e della flora endemiche; ne è testimone Marina Viola in un articolo sulla "Biodiversità, allarme rosso".

Diffondere la cultura e l'importanza strategica della risorsa mare e potenziare l'azione di inclusione sociale: sono stati questi i principali temi discussi in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale Italiana, organizzata quest'anno dalla Sezio-

ne di Salerno. Nel suo intervento inaugurale, il Presidente Nazionale, l'ammiraglio Donato Marzano, ha tracciato un bilancio delle attività svolte nell'ultimo anno nelle quattro aree di interesse dell'Associazione. Sono stati tre giorni di lavori intensi e molto significativi, durante i quali il Presidente Nazionale e il Direttore Generale, l'ammiraglio Gabriele Botrugno, hanno presentato l'andamento dell'Associazione e le prospettive future. Nel corso dei lavori sono state approvate all'unanimità le linee programmatiche, "dimostrazione chiara" - ha affermato il presidente Marzano - "della fiducia verso il mio operato in vista delle sfide che attendono nei prossimi mesi la Lega Navale Italiana".

Scopriremo insieme il grande equipaggio marinaresco della Lega Navale Italiana che opera per la diffusione della conoscenza degli sport nautici e per la cultura marinara, con particolare attenzione ai giovani, al volontariato, all'inclusione sociale e alla disabilità.

In una intervista, rilasciata a Emanuele Scigliuzzo, Andrea Stella ci racconta come la vela diventa esem-

pio di inclusione sociale, ma anche dimostrazione di come le barriere architettoniche possono essere abbattute ovunque, rendendo tutto più funzionale. Andrea ci fa rivivere le sue emozioni, del presente e del futuro, raccontate rincorrendo il sogno che ha trasformato la sua disabilità nell'abilità di vivere le proprie passioni. La sua intuizione, dettata dalla ferrea volontà di tornare in mare a veleggiare, segna un nuovo percorso verso un'indipendenza importante, anche da un punto di vista psicologico. Andrea, persona caparbia, decide quindi di tornare in mare ma vuole farlo senza compromessi e con un'imbarcazione che gli permetta di navigare in mare aperto, con la sua nuova compagna, la sedia a rotelle. Nel momento in cui scopre che non esiste una barca predisposta per questa esigenza non gli resta che una scelta: realizzarla. La soluzione individuata è il catamarano *Spirito di Stella* costruito, in soli diciotto mesi, in un cantiere italiano. Andrea oggi rappresenta anche una speranza per chi a causa di un trauma o di una malattia è costretto a fare i conti con tante difficoltà, che possono essere, se non annullate, ridotte.

Ampio spazio anche a chi ci racconta lo sport in tv, Giulio Guazzini, una delle voci storiche dello sport sulle reti Rai, che da ottobre è tornato su Rai due e Rai Sport con il programma "L'uomo e il mare". L'ha incontrato per noi M. Elisabetta Gramolini, che ci racconta il passato da velista di Giulio e la passione per la vela coltivata in

famiglia, trasmessa dal padre, che era in Marina.

Parliamo anche della suggestiva sede della Sezione di Matera-Magna Grecia, visitata dal nostro collaboratore Fabio Dal Cin, incastonata tra i Sassi di Matera, un luogo capace di evocare un lontano passato dove l'acqua del mare dominava incontrastata su ogni altro elemento. Una sede scavata nella roccia, dove sono visibili tracce e ritrovamenti risalenti a milioni di anni fa e dove antiche cisterne di raccolta d'acqua piovana evidenziano il forte legame ancora esistente tra l'elemento acqua e territorio.

Non poteva mancare la nostra rubrica sportiva dedicata alle atlete della LNI, curata da Pasquale Prinzivalli, un vero specialista in materia. Ne parliamo con Samantha Labile, della Sezione della Lega Navale di Taranto, artefice, insieme alle sue compagne d'equipaggio, del successo che ha portato la compagine femminile alla conquista del Campionato Italiano Assoluto (C.I.A.).

Tante altre curiosità e avvenimenti sono da scoprire leggendo le prossime pagine.

Buona lettura.

di Donato Marzano

Un anno molto difficile per tutti si sta concludendo, un anno che ha visto combinare gli effetti negativi sulla nostra vita e, in particolare, sull'economia del mondo, della pandemia da Covid-19, quelli della guerra russo-ucraina combattuta alle soglie dei confini europei e di una inflazione a due cifre che corre come non succedeva da anni. Un anno caratterizzato da una profonda incertezza dovuta ad una sorta di crisi permanente, una "permacrisi", come è stata recentemente battezzata, che ha però nel contempo evidenziato una voglia di non arrendersi di molti italiani e, tra di loro, sicuramente di molti di noi della Lega Navale Italiana.

Come accennato nello scorso punto nave, il 2022 ci ha visto, come LNI, confrontarci con una serie di problematiche dovute alla carenza di personale nei nostri uffici della PN, al rinnovo delle concessioni demaniali anche in conseguenza dell'implementazione della Direttiva Bolkestein, del recentissimo aumento dei canoni minimi a 3377,50 euro l'anno invece dei decisamente inferiori canoni ricognitori previsti dal codice della navigazione applicati per le Sezioni della LNI solo nel 2021, del riconoscimento dei nostri CIN anche per la certificazione dell'attività pratica. Le Istituzioni ed il nuovo Governo non possono ignorare il ruolo della LNI e non riconoscere le giuste rivendicazioni che la nostra Associazione porta avanti non solo per



storiche tradizioni ma per disposti di legge. In tal senso mi adopererò negli incontri politici che sto programmando nelle prossime settimane con i Ministri competenti, ma è necessario che tutti i nostri Soci si attivino con le proprie conoscenze ed i propri contatti.

Intanto, se vogliamo dare forza ai nostri valori e alle nostre idee, è necessario continuare ad operare quotidianamente per l'assolvimento della nostra missione di diffondere la cultura e l'importanza del mare per il nostro Paese, di avvicinare agli sport nautici giovani e meno giovani con passione e professionalità, di vivere il mare senza barriere sociali, fisiche, mentali e di proteggerlo da ogni forma di inquinamento con una concreta azione di istruzione delle giovani generazioni, di monitoraggio del suo stato con università e istituti di ricerca, con la pulizia diretta di arenili, specchi acquei e fondali. Progetti concreti negli sport nautici, nel sociale, nelle tradizioni marittime, nell'ambiente per dare tangibili testimonianze di cosa sia necessario fare per mettere il mare al centro e per sollecitare interventi legislativi dedicati.

Attività di avvicinamento al mare su Hansa 303 - Sezione LNI La Spezia.



Pertanto già nei primi giorni del 2023 intendo proseguire nella risoluzione delle principali problematiche precedentemente descritte e nei progetti avviati con successo nel 2021 e 2022 come il secondo Convegno Nazionale della LNI in primavera a Roma presso il Comando della Squadra Navale, un "Open Day" delle Strutture Periferiche articolato su un venerdì istituzionale ed un weekend aperto al pubblico orientativamente a fine aprile, la preparazione del calendario 2023 con foto dei Soci, il supporto concreto alle attività meritorie delle Strutture Periferiche con finanziamenti dedicati, borse di studio per giovani atleti e barche assegnate in comodato d'uso per Sezioni e Delegazioni che si distinguono nell'attività sportiva per tutti con particolare riferimento alle Hansa 303, ampliando le collaborazioni con chi si occupa di mare. Sono in corso contatti con il Comando Generale della Guardia Costiera, l'Università Parthenope di Napoli, l'Università di Palermo, Onlus come Marevivo e Triton. È in fase di finalizzazione per marzo 2023 una giornata per ricercare "supporter" a livello nazionale e tecnico per finanziare progetti specifici in particolare nei settori dello sport, della nautica solidale, dell'ambiente e della cultura del mare e utilizzare così i fondi del tesseramento prioritariamente per il funzionamento della LNI. Nel corso di un evento dedicato, verranno premiati con l'istituenda ancora d'argento al merito LNI i giovani atleti che si sono distinti nel 2022. Si tratta di azioni puntuali, ma ritengo significative, tese a stimolare attività sportive meritorie e di esempio per i tanti ragazzi che si avvicinano agli sport nautici e che vedono nei nostri giovani campioni dei "nuovi eroi" da imitare. Anche per favorire il sostegno di supporter privati e pubblici sarà fondamentale una mirata opera di infor-



Primo Open Day nazionale della Lega Navale Italiana - Sezione LNI Lago del Turano.

mazione e promozione sulle testate generaliste nazionali e in quelle del settore nautico, con alcune delle quali sono state siglate collaborazioni da sviluppare nel 2023. Significativa nel 2022 è stata la crescita dei canali social media della PN, con il superamento dei 10mila follower e la diffusione di contenuti multimediali originali sulle principali iniziative della LNI. Dovrà essere ulteriormente potenziata l'azione di informazione e di comunicazione interna, con aggiornamenti periodici dalla PN alle SS.PP. e tramite l'implementazione di strumenti di comunicazione innovativi che consentano di ridurre la distanza con le Sezioni e Delegazioni e di raccogliere più agevolmente le istanze provenienti dalla base. Indirizzerò pertanto le azioni correttive sui punti di debolezza individuati e potenzierò i punti di forza allo scopo di realizzare un circolo virtuoso fra attività meritorie e di servizio portate avanti sinergicamente dalla LNI e conseguente maggior credibilità nei confronti delle istituzioni, dei media, dell'opinione pubblica con cui lavorare per superare le problematiche in atto ed incrementare ulteriormente la nostra visibilità ed il numero di Soci, cresciuto nel 2022 a 53821.

Buon 2023 e buon lavoro a tutti quanti noi.



il gigante e la bambina:

navigazione tra barche e navi

Considerare sempre rotta, velocità e manovrabilità di una nave per evitare incontri ravvicinati.

*di Maurizio Caldera **

Il comandante di una petroliera da 50000 tonnellate, in navigazione invernale nei mari del nord Europa, con vento da nord ovest e mare formato 6/7 incontrò un natante a vela. A bordo una coppia in età "piena di esperienza" navigava e ingavonava con il solo fiocco ridotto: cerate gialle fluo indosso; al comandante apparivano in difficoltà. Dal VHF di bordo allora chiese: "Dove siete diretti, avete problemi; serve aiuto?" I due francesi sulla

Le collisioni sono da sempre lo spettro della paura in mare, questo speronamento è della fine del XIX secolo.

piccola vela risposero: "Stiamo andando a Le Havre, dove contiamo di arrivare domani. A voi serve aiuto?"

È un aneddoto, vissuto realmente, dell'incontro di una nave con una imbarcazione da



Il traffico da diporto visto dalla plancia di una nave; cosa pensano i marinai professionisti della navigazione da diporto; come si comportano in relazione alle piccole barche.

diporto. Due mondi nello stesso mare, la petroliera con un equipaggio di professionisti, la barca a vela con due esperti diportisti. Talvolta chi va in barca trova le navi mercantili ingombranti e importune; non si arrestano se una barca gli attraversa la rotta, non accostano per evitarla. Questo, almeno, è il pensiero di molti diportisti, eppure le navi solcano il mare tutto l'anno, rispettano le norme per la navigazione. Avranno ragione comportandosi così? Come sempre è l'essere umano l'anello debole della catena. Per comprendere meglio il comportamento di

una nave è quindi opportuno conoscerne le caratteristiche dinamiche. Secondo l'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) le navi devono essere progettate in modo da essere in grado di "fermarsi" entro 15 volte la loro lunghezza, limite portato a 20 volte per le "grandi" oltre 100 000 GRT (gross register tonnage - Registro Navi di Grande Tonnellaggio) in riconoscimento delle oggettive difficoltà tecniche. Tradotto in termini realistici, una nave di 300 metri di lunghezza ha bisogno di oltre 3 miglia nautiche per fermarsi a elica in folle. Quanto a modificare la rotta è facile ammettere

Scafi in regata alla partenza possono trovarsi improvvisamente a prua un battello di spettatori: rischio di collisione medio-alto.

che un gigante di 300 e passa metri fuori tutto non sia un giocattolino, né che possa effettuare una virata stretta in pochi metri. Purtroppo però non sempre in mare si incontrano diportisti di grande esperienza, infatti le statistiche confermano che l'andamento della frequenza degli incidenti in mare segue una



La barca a vela segue una rotta parallela al traghetto, pericolo scongiurato.

curva stagionale, con un picco in corrispondenza dell'estate, e la punta massima in agosto. Il maggior punto di congestione, inoltre, si verifica in entrata e uscita dai porti, mentre meno rischiosa è la navigazione in mare aperto.

La navigazione mercantile ha un andamento abbastanza omogeneo; è l'affollamento dovuto alle imbarcazioni da diporto a rendere più difficoltosa la navigazione per tutti. Barche e imbarcazioni da diporto – e parliamo di quelle senza un equipaggio di professionisti, quelle insomma dove l'armatore è quasi sempre anche il capitano – hanno un comportamento non sempre consono al rispetto della sicurezza, con particolare riferimento alle barche a motore.

Se dalle "nostre" barche vedere la prua di una petroliera in rotta di collisione incute timore, paura, terrore, in proporzione alla distanza

con cui l'avvistiamo, dal ponte di un cargo si sente il peso della responsabilità di un gigante del mare che non vuole nuocere all'imbarcazione più piccola. Superfluo raccomandare agli skipper di prestare la massima attenzione, sia per le difficoltà oggettive di una nave ad evitarci, sia per altre caratteristiche che a volte rendono – dalla plancia di una nave – molto difficile l'avvistamento a distanza di sicurezza. Le barche, infatti, spesso appaiono come una macchiolina trascurabile, facilmente identificata come una falsa eco. Questo perché il radar rileva la massa metallica, costituita dal motore ausiliario per le barche a vela (è troppo poco, e perfino il riflettore radar non fa la vera differenza) o dalla coppia di motori entro bordo di uno yacht. Può accadere, dunque, che la nave non ci "veda" in tempo e, in virtù della differenza di massa tra i due scafi, chi ha più prudenza la metta in campo.



Speronamento e barca affondata per imprudenza degli equipaggi. Possono esserci anche conseguenze fatali per chi è a bordo della barca speronata.

I comandanti delle unità mercantili hanno preso atto che la presenza di imbarcazioni da diporto può rendere pericolosa la navigazione, e adottano quasi sempre un comportamento di massima prudenza, tenendosi "larghi" per evitare collisioni. Nessuno tra i comandanti tende a giudicare male i diportisti, ma la "Gente di Mare" (è il registro dove sono iscritti tutti coloro che lavorano a bordo) sa che i velisti pensano di avere sempre la precedenza su un mezzo a motore anche se molto più grande (precedenza che, secondo il Codice della navigazione spetta, invece, a chi ha maggiore difficoltà di manovra). Altro capitolo per le barche a motore: veloci e manovrabili, talvolta hanno però al comando skipper distratti. "Il mare è grande, non è come una strada; con chi dovrei andare a sbattere?". E capita troppe volte che si prenda un aperitivo mentre la barca viaggia a 25/30 nodi con il pilota automatico, coprendo

distanze rilevanti in poco tempo e con i rischi che crescono di pari passo con la distrazione. Per tradizione e sicurezza, infine, a bordo di una nave c'è sempre un ufficiale in plancia che osserva il mare a prua, anche se oggi gli ufficiali più giovani – moderni e tecnologici – si affidano sempre di più alle strumentazioni di bordo, e il coefficiente di sicurezza non è più sufficiente: le barche, dicevamo, sullo schermo del radar spesso non sono identificabili come ostacoli.

* giornalista freelance.



la Marina Militare in sinergia con la società civile

La parola agli studenti universitari che hanno preso parte all'evento addestrativo Mare Aperto. Un attore importante della sinergia con il mondo accademico e universitario è stato l'ammiraglio Marzano, che ha molto creduto in questo aspetto e ha rafforzato il livello di collaborazione con gli atenei, impegnandosi in prima persona in questo processo.

*di Anita Fiaschetti **

L'ammiraglio Agostino Straulino diceva: "Un uomo di mare non si troverà mai a disagio nella vita, anche se decidesse di cambiare mestiere". Caterina, Carlo e Pierfilippo sanno sicuramente quale sarà il loro mestiere, ma l'esperienza vissuta a bordo della portaerei Cavour non la dimenticheranno facilmente. Loro sono tra i cinquanta studenti, provenienti dalle diverse università italiane, che hanno preso parte alla



Nella pagina precedente: un AAV7-R, veicolo di assalto anfibio della Brigata Marina San Marco, in azione in mare; sopra: attività addestrativa a fuoco. (Foto Marina Militare).

dichiara l'ammiraglio di squadra, Aurelio De Carolis, Comandante in Capo della squadra navale (CINCNAV): "Gli studenti a bordo hanno delle competenze in aree specifiche, ad alto livello di specializzazione in funzione dei loro studi, che ben si integrano con le nostre. Permettono di contribuire all'apertura della Forza armata al mondo universitario, accademico e più in generale alla società civile e quindi di diffondere la conoscenza di quello che facciamo. Infine, ci consentono di rafforzare la creazione, nel contesto esterno alla Forza armata, di una conoscenza che può, in un futuro prossimo, anche supportarci. Dalla loro presenza traiamo beneficio, ma ci impegniamo affinché la loro esperienza possa essere positiva".

seconda edizione annuale dell'esercitazione Mare Aperto 22-2. Un evento addestrativo, il maggiore della Marina Militare, che ha visto coinvolte forze appartenenti a cinque nazioni NATO, più di quarantacinque tra navi, sommergibili, velivoli ed elicotteri, insieme a reparti anfibi della Brigata Marina San Marco e personale del COMSUBIN.

Gli studenti a bordo. La loro partecipazione è un valore aggiunto all'esercitazione, come

Le esperienze vissute. "È stato bellissimo, mi sono divertito", dichiara infatti Carlo Ballarin, studente di Scienze Internazionali e Diplomatiche all'Università di Trieste. Originario di Cervignano del Friuli e consigliere delegato del proprio Comune, Carlo ha deciso di partecipare sotto suggerimento del suo professore di Storia dell'Europa Orientale e di Storia Strategica, ma anche perché: "Mio padre ha fatto la leva sul Garibaldi e quindi la Marina è sempre stata presente nei suoi racconti. Nonostante

la carriera militare non sia nelle mie corde, grazie all'esercitazione ho capito che c'è bisogno di cultura del mare quanto di cultura internazionale. Lo strumento militare ha caratteristiche fondamentali per l'ambito internazionale e a casa tornerò con la consapevolezza che quello che ho scelto di studiare è la cosa giusta, potendola applicare nella realtà".

Di esperienza positiva parla anche Pierfilippo Mancini, ingegnere aeronautico fresco di laurea presso il Politecnico di Milano: "Ho colto al balzo questa opportunità perché volevo vedere la parte aerea della Marina, soprattutto quella elicotteristica, che è ciò che ho studiato. Quando sono salito a bordo non mi aspettavo tutto questo: ho compreso le dinamiche della nave, ho visto e apprezzato i mezzi della Marina, ma più di tutto ho capito che ero in una famiglia. A fine giornata, nonostante la frenesia e una apparente confusione, abbiamo sempre raggiunto l'obiettivo. Per questo consiglieri l'esperienza ai miei colleghi, perché spesso sappiamo poco della Marina e del mondo militare, ma bisognerebbe parlarne di più".

Chi anche consiglierebbe l'esperienza è Caterina Neri, studentessa di Giurisprudenza alla Luiss Guido Carli di Roma: "Vivere la Mare Aperto ti cambia, si esce più consapevoli di sé e

Mare Aperto: un gruppo di studenti ascolta attentamente quanto detto dal contrammiraglio Grazioso, Comandante della Brigata Marina San Marco. Insieme a loro il Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio Aurelio De Carolis.

di cosa si può fare. La mia scelta è stata quasi un gioco: ho passato gli ultimi quattro anni a studiare tutti i giorni. Ora che sono al quinto e ultimo, avendo più tempo e meno esami, ho deciso di scegliere quali esperienze fare. Questa è stata particolare e importante: ho incontrato persone stimolanti, ho vissuto in un clima sereno, ho imparato tanto.

Dal punto di vista accademico l'esercitazione è stata molto formativa: ho studiato quotidianamente e ora ci sono argomenti, come il diritto interna-



Elicottero NH-90 in fase di appontaggio sul ponte di volo.

zionale o del mare, che conosco molto meglio. Non so ancora cosa farò nel mio futuro, ma questa esperienza mi ha fatto crescere”.

Guardare fuori, un atto di lungimiranza. Gli studenti vivono un evento intenso, provante, ma sicuramente entusiasmante. Una presenza la loro che ha avuto inizio tempo fa, come sottolinea l'ammiraglio De Carolis: “Sono circa dieci anni che abbiamo iniziato a interagire con il mondo esterno, quando l'ammiraglio Binelli Mantelli era CINNAV e da allora è aumentata la sinergia con il mondo accademico e universitario. In tempi più recenti un attore importante è stato l'ammiraglio Marzano, che ha molto creduto in questo aspetto e ha rafforzato il livello di collaborazione con gli atenei, impegnandosi in prima persona in questo processo”.

* giornalista.

di Alessandro Lentini *

L'Italia si è riscoperta a rischio desertificazione. Secondo uno studio dell'ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale del Ministero della Transizione ecologica) il 28% del territorio è colpito dall'aumento del degrado e quindi vulnerabile alla desertificazione, a causa principalmente della perdita di qualità degli habitat, l'erosione del suolo, la frammentazione del territorio, la densità delle coperture artificiali e il crescente timore dovuto al peggiorare delle condizioni climatiche e meteorologiche. Negli ultimi anni in particolare, le condizioni climatiche hanno colpito in maniera sempre crescente l'Italia; dai lunghi periodi di scarsità delle piogge (solo lo scorso luglio hanno destato grande emozione le immagini del Po in secca) alle ormai famigerate "bombe d'acqua", ultima tra queste la tragedia nelle Marche, con 12 morti.

Un sondaggio Ipsos fotografa una generale indifferenza degli italiani sul problema della desertificazione: il 70% infatti ritiene che sia una problematica esclusiva di specifiche aree e periodi dell'anno, mentre solo il 22% ritiene veritiere le previsioni del World Resources Institute sul fatto che l'Italia sarà in una situazione di stress idrico entro il 2040. Solo il 24% degli italiani è preoccupato per il progressivo scioglimento dei ghiacciai, appena il 12% per le forti piogge che si verificano durante brevi periodi dell'anno, e ancora meno, 9%, per i periodi di siccità sempre più prolungata.

A questa generale carenza d'informazioni, gli italiani rispondono con una pressoché unanime preoccupazione sulla scarsità d'acqua per l'agricoltura.

In questo contesto il produttore di un noto detersivo cerca di stimolare una forte rea-

zione della collettività attraverso il progetto "Acqua nelle nostre mani" coinvolgendo il fotografo di fama internazionale Gabriele Galimberti, che ha viaggiato durante i mesi scorsi, con la sua collaboratrice Camilla Miliani, con l'obiettivo di documentare e raccontare delle "mete turistiche" anomale per il nostro paese, in via di desertificazione. Con un titolo provocatorio, "Guida ai deserti d'Italia", il progetto lancia un grido di allarme sul tema siccità invitando le persone a visitare questi territori: fiumi diventati sentieri da trekking, laghi ridotti ad aride distese, paesaggi che nessuno si aspetterebbe di vedere e che, invece, sono reali.

Focus del progetto fotografico del fotografo Gabriele Galimberti, supportato dalla sua collaboratrice Camilla Miliani vincitrice nel 2021 del World Press Photo, sono stati laghi e fiumi che riguardano le regioni di Sicilia,

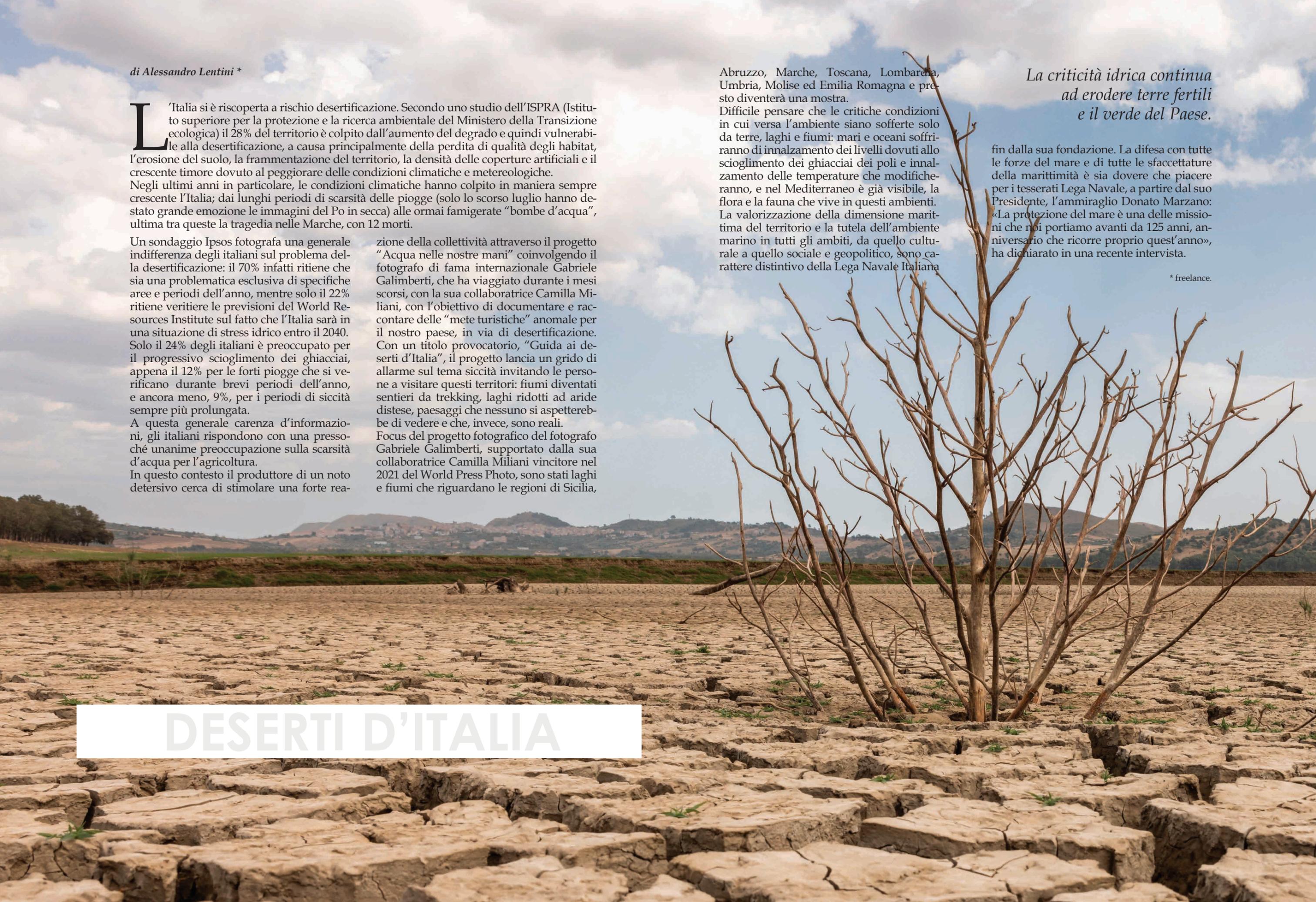
Abruzzo, Marche, Toscana, Lombardia, Umbria, Molise ed Emilia Romagna e presto diventerà una mostra.

Difficile pensare che le critiche condizioni in cui versa l'ambiente siano sofferte solo da terre, laghi e fiumi: mari e oceani soffriranno di innalzamento dei livelli dovuti allo scioglimento dei ghiacciai dei poli e innalzamento delle temperature che modificheranno, e nel Mediterraneo è già visibile, la flora e la fauna che vive in questi ambienti. La valorizzazione della dimensione marittima del territorio e la tutela dell'ambiente marino in tutti gli ambiti, da quello culturale a quello sociale e geopolitico, sono carattere distintivo della Lega Navale Italiana

La criticità idrica continua ad erodere terre fertili e il verde del Paese.

fin dalla sua fondazione. La difesa con tutte le forze del mare e di tutte le sfaccettature della marittimità è sia dovere che piacere per i tesserati Lega Navale, a partire dal suo Presidente, l'ammiraglio Donato Marzano: «La protezione del mare è una delle missioni che noi portiamo avanti da 125 anni, anniversario che ricorre proprio quest'anno», ha dichiarato in una recente intervista.

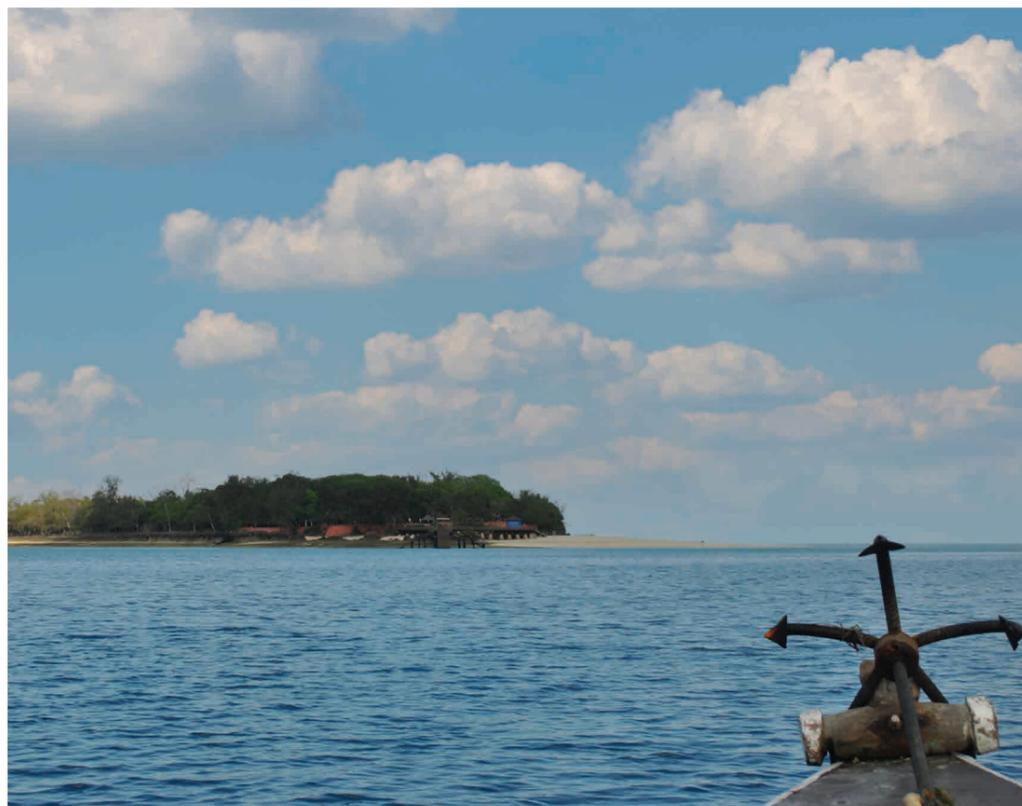
* freelance.



DESERTI D'ITALIA

La tutela dell'escursionismo subacqueo

Con il decreto ministeriale MIMS del 1° settembre 2021 gli operatori del diving possono iniziare l'attività dopo aver presentato all'autorità marittima o delle acque interne competente per territorio una semplice comunicazione di inizio attività, che contenga i documenti tecnici delle unità che intendono usare e le relative polizze assicurative.



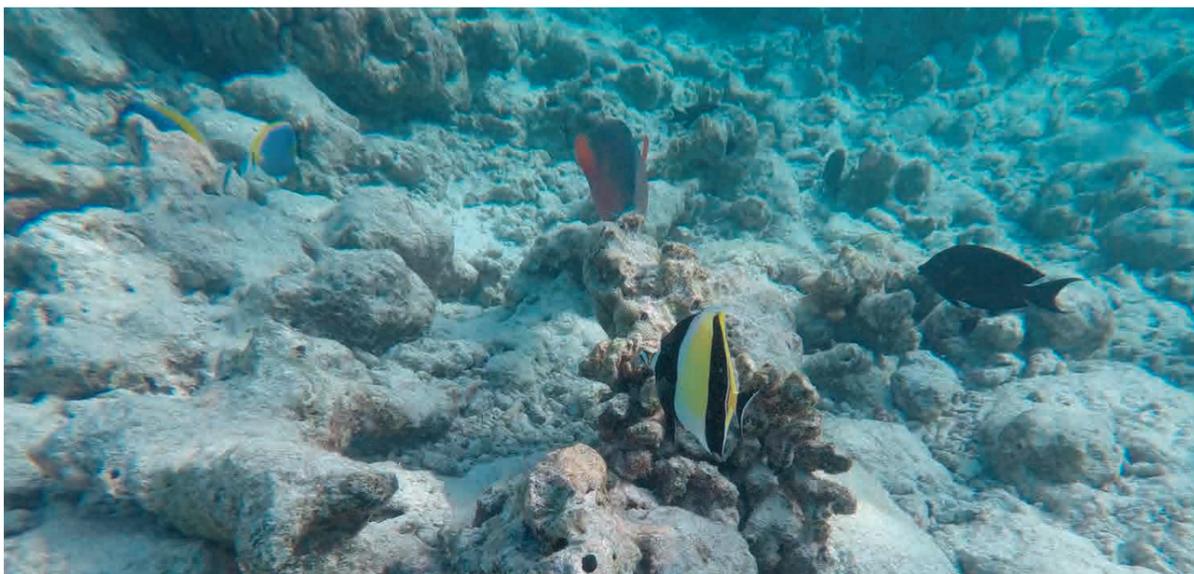
*di Aniello Raiola **

Uno degli utilizzi commerciali consentiti per le unità da diporto è il diving, ovvero il trasporto dei praticanti escursionismo subacqueo sul luogo dell'immersione e la conseguente attività di appoggio agli stessi. La rilevante novità introdotta nel 2008 dal Regolamento di attuazione del Codice della nautica fu la normativa di sicurezza per le unità da diporto impiegate per l'appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo, prima contenuta nelle ordinanze delle singole Capitanerie senza uniformità di disciplina. Il Regolamento prescrive le dotazioni di sicurezza supplementari (cioè, in aggiunta alle dotazioni di sicurezza ordinarie delle unità da diporto) che i mezzi nautici in esame devono sempre avere a bordo. In particolare, si tratta di: una bombola di ri-



serva da almeno 10 litri ogni cinque subacquei imbarcati, contenente gas respirabile e dotata di due erogatori e, in caso di immersione notturna, di una luce subacquea stroboscopica; per le immersioni che prevedono soste di decompressione obbligate, in sostituzione della bombola di riserva, una stazione di decompressione, dotata di un sistema di erogazione di gas respirabile in grado di garantire l'esecuzione delle ultime due tappe di decompressio-

ne ad ogni subacqueo; un'unità per la somministrazione di ossigeno; una cassetta di pronto soccorso e una maschera di insufflazione; un apparato ricetrasmittente (VHF), anche portatile. È, inoltre, sempre richiesta la presenza di una persona abilitata al primo soccorso. Per la segnalazione del subacqueo in immersione è previsto un galleggiante recante bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile a distanza non inferiore a trecento metri



(lo stesso richiesto per i pescatori subacquei); per le immersioni notturne la bandiera è sostituita da una luce lampeggiante gialla visibile alla stessa distanza. In caso di immersioni di gruppo, è sufficiente un solo segnale, ma ciascun sub deve essere dotato di un pallone di superficie gonfiabile (c.d. pedagno), da utilizzare, prima di risalire, in caso di separazione dal gruppo. Infine, il sub deve operare entro 50 metri dal mezzo di segnalazione e la distanza di sicurezza da esso, alla quale devono mantenersi le unità in transito, è fissata in 100 metri minimo. Quanto ai profili amministrativi, il Codice del-

la nautica stabilisce che per utilizzare i mezzi immatricolati (imbarcazioni e navi da diporto) come unità appoggio, è necessario che tale uso venga annotato - su domanda del proprietario o dell'armatore alla conservatoria navale - sul registro navale e sulla licenza di navigazione. L'utilizzo dei natanti da diporto (mezzi non immatricolati) nel diving era, invece, fino a poco tempo fa soggetto a disciplina differenziata da luogo a luogo, secondo le ordinanze dei Capi di circondario marittimo. Solo da gennaio scorso è stata introdotta anche per i natanti una disciplina unica a livello nazionale, contenuta in apposito decreto ministeriale



(MIMS) del 1° settembre 2021.

Secondo questa normativa, gli operatori del diving possono iniziare l'attività dopo aver presentato all'autorità marittima o delle acque interne competente per territorio una semplice comunicazione di inizio attività, che contenga i documenti tecnici delle unità che intendono usare e le relative polizze assicurative.

Gli operatori sono, inoltre, obbligati alla tenuta di un registro, vidimato dall'autorità marittima o delle acque interne, sul quale riportare: gli estremi identificativi del natante utilizzato, i nominativi del conduttore, dell'istruttore e del soggetto abilitato al primo soccorso subacqueo, il piano di immersione, il numero dei partecipanti.

Per la conduzione dei natanti da diporto impiegati nel diving è richiesto comunque il possesso della patente nautica. Oltre alla persona abilitata al primo soccorso subacqueo, a bordo del natante deve essere sempre presente un accompagnatore o istruttore, munito di brevetto riconosciuto.

Quanto al regime sanzionatorio, il Legislatore dal 2017 ha focalizzato l'attenzione sulla tutela dei subacquei, inasprendo la sanzione principale - che va da un minimo di 276 ad un massimo di 1377 euro - con una serie di sanzioni

accessorie.

Infatti è prevista la sospensione, da 1 a 3 mesi, della patente nautica del conduttore, quando questi non rispetti il limite dei 100 metri dal segnale di posizionamento del sub o non abbia a bordo le dotazioni di sicurezza o la persona abilitata al primo soccorso previste per il diving. Quando queste violazioni sono reiterate nell'arco di due anni, interviene la revoca della patente nautica e si aggiunge la sospensione - da 15 a 60 giorni - della licenza di navigazione dell'imbarcazione o nave da diporto oppure, se si tratta di natante, il ritiro - per la stessa durata - della dichiarazione di potenza del motore.

In conclusione, possiamo dire che la normativa descritta costituisce un bel traguardo raggiunto dal legislatore italiano, un traguardo di sicurezza e di civiltà giuridica a favore di una categoria di soggetti troppo spesso vittime di tragici incidenti in mare.

* ufficiale delle CP, consigliere giuridico del capo dipartimento per la mobilità sostenibile del MIMS.

Le specie in pericolo nei nostri mari.

Inquinamento, pesca incontrollata, cementificazione delle coste e invasione di specie aliene stanno mettendo a rischio la sopravvivenza della fauna e della flora endemiche.



di Marina Viola *

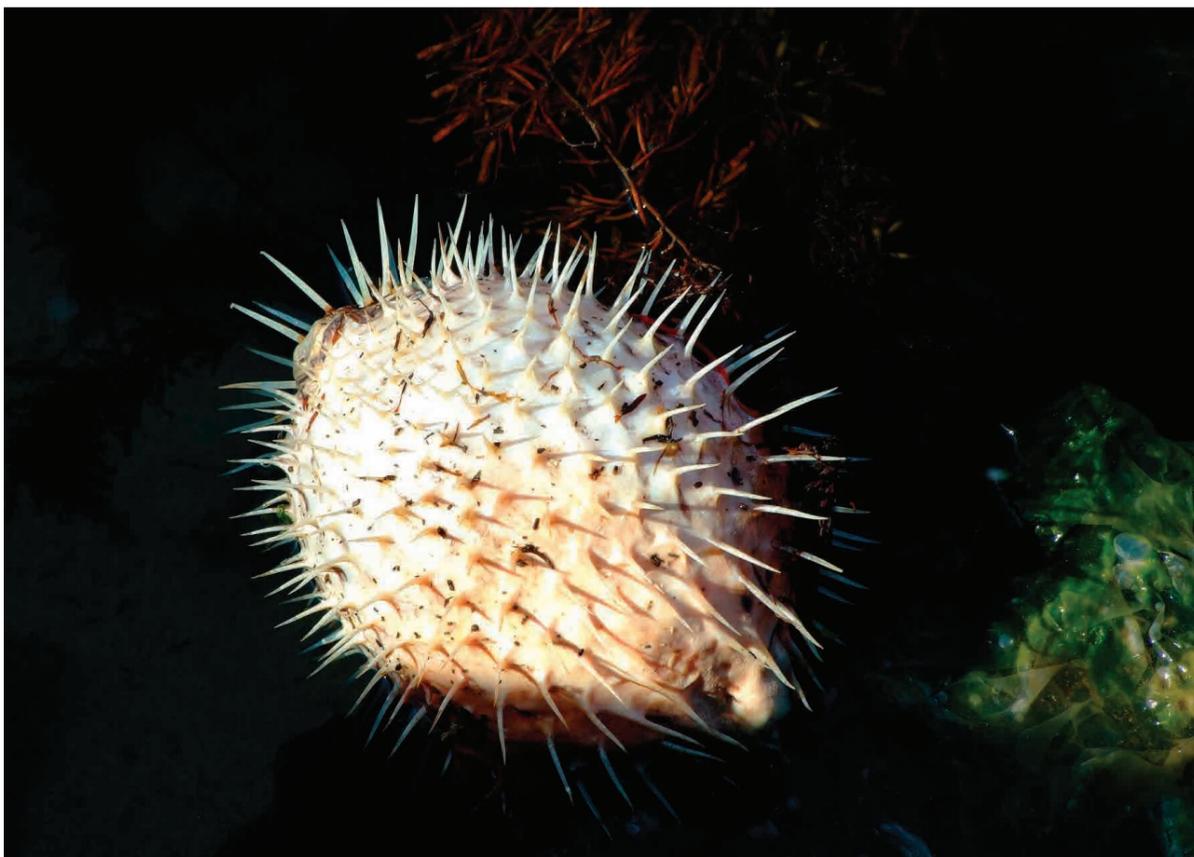
Non un'alga - come spesso erroneamente ritenuta - ma una vera e propria pianta superiore con fusto, foglie, fiori e frutti. È la *Posidonia oceanica*, endemica del Mediterraneo, uno degli ecosistemi marini più importanti. È molto sensibile all'inquinamento e tende a diradarsi quando l'ambiente subisce alterazioni qualitative. Per questo la sua presenza è garanzia innanzitutto di buono stato di salute delle acque e fortunatamente la possiamo trovare pressoché in tutte le nostre aree marine protette. Grazie alla fotosintesi, la *Posidonia* produce ossigeno e

consuma anidride carbonica. Inoltre, ha un ruolo fondamentale dal punto di vista ecologico perché all'interno delle sue distese vivono numerose specie animali che le utilizzano come rifugio, fonte di cibo e *nursery* per i propri piccoli. Proprio perché sono un ambiente importante e fragile, le praterie di *Posidonia* sono protette da varie convenzioni internazionali sulla tutela della biodiversità in Mediterraneo, come la Direttiva Habitat 92/43/CE, che le inserisce nella lista di habitat prioritari protetti a livello comunitario. Infatti, la *Posidonia* è fortemente minacciata da una serie di fattori tra cui, primo e più grave, l'impatto antropico. La pesca a strascico illegale, l'ancoraggio incontrollato e la costruzione di opere costiere - causa di variazioni nel regime di sedimentazione e cambiamenti nella direzione e nell'intensità delle correnti - sono tutti pericoli per la sua sopravvivenza. Per non parlare dell'inquinamento, che spinge queste piante a vegetare in piani sempre più superficiali per via della torbidità delle acque, non permettendo più

di contrastare il processo erosivo. Infine, ma non meno grave, c'è la minaccia delle specie invasive introdotte, in particolare le alghe infestanti del genere *Caulerpa*, diffuse in tutto il Mediterraneo proprio a danno della *Posidonia*. Come molte altre specie aliene, la *Caulerpa* è arrivata dal Mar Rosso a seguito della cosiddetta migrazione lessepsiana, dal nome dall'ingegnere che aprì il Canale di Suez nel 1869, Ferdinand-Marie de Lesseps. Il Mediterraneo è il mare più interessato al mondo dalle specie aliene, perché ospita più del 25% del traffico marittimo mondiale e la maggior parte delle specie aliene è portata proprio dalle chiglie delle navi o dalle acque di zavorra, come è accaduto per il Fugu, forse più noto come pesce palla, originario delle acque dell'Indopacífico. Le vie di ingresso, oltre al Mar Rosso, sono Dardanelli e Gibilterra. La tropicalizzazione delle acque mediterranee, conseguenza della più ampia e complessa questione dei cambiamenti climatici, ha poi aggravato la situazione poiché acque più calde favoriscono l'adattamento di

*Nel periodo estivo le femmine di tartaruga *Caretta caretta* risalgono le spiagge sabbiose durante la notte per deporre le uova che rimarranno custodite sotto la sabbia per 45-60 giorni prima della schiusa. (Foto di David Mark da Pixabay)*

specie alloctone a discapito di quelle autoctone. La Nacchera di mare (*Pinna nobilis*), il più grande mollusco bivalve del Mediterraneo, è un'altra specie endemica che oggi rischia seriamente di scomparire dai nostri mari, gravemente attaccata da un parassita invasivo alloctono chiamato *Haplosporidium pinnae*. Anche la *Pinna nobilis* è inserita nella lista delle specie protette della Direttiva Habitat e anche nella Convenzione di Barcellona. L'IUCN (Unione internazionale per la conservazione della natura) l'ha poi inserita nella sua Lista rossa delle specie "in pericolo critico di estinzione". Le speranze dei ricerca-



Il Fugu, o pesce palla, è originario delle acque dell'Indopacifico ed è stato introdotto nei nostri mari in seguito alla cosiddetta migrazione lessepsiana. (Foto di Kevin Yi da Pixabay)

tori che le studiano sono riposte nella capacità, dimostrata da alcuni esemplari della specie, di sviluppare una resistenza al patogeno che la sta falciando.

A fortissimo rischio di estinzione è anche la *Patella ferruginea*, una delle più grandi patelle esistenti, presente nel nostro mare sin dal Pleistocene. La minaccia più grande alla sua sopravvivenza è l'irrazionale prelievo cui è sottoposta da parte dell'uomo, soprattutto durante il delicato periodo riproduttivo. Buone notizie arrivano dal mondo della ricerca. Nell'ambito del progetto europeo "Relife, il cui obiettivo è la reintroduzione in natura di questi molluschi, fondamentali per la conservazione della biodiversità, i ricercatori dell'Università di Genova sono riusciti a riprodurre degli esemplari in ambienti protetti. Mol-

te altre specie che popolano il Mar Mediterraneo sono incluse nella Lista rossa stilata dall'IUCN. Tra queste c'è la tartaruga marina *Caretta caretta*, l'unica che nidifica sulle nostre coste. Le tartarughe sono estremamente sensibili a molte delle attività umane, tra cui il disturbo del turismo



Tra le specie considerate osservate speciali dall'IUCN perché a rischio estinzione c'è anche il cavalluccio marino. (Foto di Arnhue Tan da Pixabay). A sinistra: l'aragosta trova il suo ambiente tipico nel coralligeno, habitat importantissimo per la biodiversità del Mediterraneo e di grande delicatezza, purtroppo sottoposto ai gravi pericoli causati da inquinamento, pesca subacquea illegale, sfruttamento per la raccolta del corallo rosso. (Foto di Paul Whittaker da Pixabay)

nelle aree di riproduzione, la cementificazione dei litorali scelti per la deposizione delle uova e la pesca accidentale. Inoltre la plastica, presente in grosse quantità nelle acque, se ingerita dalle tartarughe, le può soffocare. Sono sempre più rari gli avvistamenti di foca

monaca, *Monachus monachus*, anche se nei tempi passati era di casa, per esempio, alle Isole Tremiti, dove la Grotta del Bue marino prende il suo nome proprio da questo mammifero, che veniva chiamato così dai pescatori locali.

Altre specie vulnerabili sono l'aragosta e il corallo rosso (abitanti di un altro importante habitat mediterraneo: il coralligeno), il delfino comune, la gorgonia *Isidella elongata*, la cernia bruna, il capodoglio, la *Madrepora oculata*, la balenottera comune e la corvina. Non se la passano bene neppure il cavalluccio marino, il tonno rosso, il tursiopo e il pesce spada. E questi sono solo alcuni esempi ma l'elenco delle specie minacciate è davvero molto lungo.

* giornalista.

Salerno ospita l'Assemblea Generale dei Soci

di Antonio Cosentino *

Con il *claim* "Da 125 anni proiettiamo il mare nel terzo millennio", si è aperta quest'anno l'Assemblea Generale dei Soci, l'organo di vertice della Lega Navale Italiana. Tre giorni di lavori intensi e molto significativi per l'Associazione - così il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, ha definito l'Assemblea - organizzata dalla Lega Navale di Salerno dal 27 al 29 ottobre e ospitata al Grand Hotel Salerno. Dopo l'esecuzione dell'Inno nazionale da parte del coro "Sui generis" si sono susseguiti gli interventi di personalità civili e militari, membri del Consiglio Direttivo Nazionale, Delegati regionali e rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni, a fattor





Nel suo intervento inaugurale, il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano, ha tracciato un bilancio delle attività svolte nell'ultimo anno nelle quattro aree di interesse dell'Associazione.

comune la stima per il ruolo che svolge la Lega Navale italiana da 125 anni nel contesto marittimo nazionale. Ha dato il benvenuto ai rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni provenienti da tutta Italia il presidente della Sezione di Salerno, Fabrizio Marotta, che ha dichiarato: «È per noi un privilegio che premia sia l'attività della locale sezione da me presieduta, che con i suoi 800 soci quest'anno compie il 110° anniversario dalla sua fondazione, che la città di Salerno, confermando il suo posizionamento tra le località più considerate d'Italia». Marotta ha ricordato l'inizio della sua esperienza in età giovanile alla Lega Navale fino alla presidenza della Sezione; l'occasione è stata anche per presentare la nuova Sala polifunzionale che la Lega Navale di Salerno intende realizzare in prossimità della sede storica. «Uno spazio aperto a tutti ma in particolare ai giovani» - ha sottolineato Marotta - «cerchiamo di coinvolgere i giovani con attività che riguardano non solo gli sport del mare, ma anche con laboratori di ceramica, di serate musicali, perché siamo convinti che soprattutto i ragazzi sono le fasce più a rischio. A livello locale un assessorato del mare significherebbe dare importanza a una risorsa che direttamente o indirettamente potrebbe aiutare tantissimi ragazzi a trovare un'occupazione, a sviluppare una professionalità che consentirebbe loro



A destra: il Presidente Nazionale della Lega Navale italiana, ammiraglio Donato Marzano nel suo intervento di apertura dell'Associazione Generale dei Soci; a sinistra il coro "Sui generis" e in alto la registrazione dei Soci.



Migliore spirito di squadra e di fratellanza marittima:
 essere socio LNI, non solo di una Sezione!

- Riduzione della distanza tra Presidenza Nazionale e strutture periferiche.
- Visite periodiche "cellaio" a iniziative tese ad un maggior coordinamento delle attività e dei progetti
- Migliore comunicazione interna e flusso comunicazioni informazioni top-down o bottom-up più strutturato
- Ottimizzare il ruolo dei Delegati regionali per il controllo dell'organizzazione delle strutture periferiche: valutare le aree geografiche di responsabilità anche in considerazione del ruolo di coordinamento nella formazione.
- Privilegiare lo spirito di servizio supportando le iniziative virtuose e contrastando le derive anomale di alcune Strutture (ristoranti, posti barca, situazione patrimoniale).
- Messa a sistema di capacità e attività prioritariamente tra Sezioni/Delegazioni limitrofe (caso Matera-Magna Grecia) o con iniziative congiunte (caso Milano-Lerici).

AGS ACGS

AGS

di rimanere a Salerno e non andare altrove per vivere una vita dignitosa».

In rappresentanza del Comune di Salerno è intervenuto il presidente della Commissione Bilancio, Fabio Polverino, ricordando l'importante ruolo che svolge l'Associazione sul territorio salernitano per le numerose attività che svolge. Ha preso poi la parola il comandante del Comando Logistico della Marina Militare, l'ammiraglio Giuseppe Abbamonte, che ha ricordato nel suo intervento le meritorie attività nella promozione del mare che la LNI porta avanti da 125 anni. «Oggi sono onorato di essere qui all'Assemblea Generale dei Soci, è un momento estremamente importante. La Marina come sapete è considerata una sorta di stakeholder della Lega Navale in quanto esprime alcune posizioni all'interno della sua Assemblea e quindi sono veramente contento di poterla rappresentare oggi e di confermare come la Marina e la Lega sono legati dagli stessi valori».

Successivamente il Presidente Nazionale, l'ammiraglio Donato Marzano, ha presentato un quadro delle attività svolte nell'ultimo anno nelle quattro aree di interesse dell'Associazione: formazione nautica, protezione ambientale, cultura del mare, nautica solidale e sport per tutti. Ha ricordato, inoltre, che l'Assemblea è un evento dal forte valore istituzionale ma anche una festa per celebrare l'Associazione e portare all'attenzione di diversi stakeholder le attività della LNI.

Ha portato, per l'occasione, la sua testimonianza il velista e giornalista sportivo della Rai Giulio Guazzini, socio benemerito e collaboratore della rivista *Lega Navale*, che ha dato il suo contributo parlando dei temi del mare, degli sport nautici e dell'importante ruolo che svolge la LNI nella diffusione della cultura del mare e nella formazione dei giovani. «Veramente è una bella occasione questa di Salerno per ritrovarsi soprattutto nel segno di quella che è la *mission* della LNI. Valori condivisi da diffondere soprattutto fra i giovani, che rappresentano il futuro dell'Italia, il futuro degli appassionati del mare e il futuro dei campioni di coloro che si confronteranno e supereranno grandi traguardi agonistici», ha dichiarato



Diffondere la cultura e l'importanza strategica della risorsa mare e potenziare l'azione di inclusione sociale, questi i principali temi che si sono discussi in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale Italiana.



Da sinistra in senso orario: il presidente della Sezione di Salerno, Fabrizio Marotta; il direttore Generale della Lega Navale italiana, amm. Botrugno, illustra ai Soci la relazione sull'andamento dell'Associazione e le prospettive future; l'ammiraglio Giuseppe Abbamonte, comandante del Comando Logistico della Marina Militare; a seguire gli interventi del velista e giornalista sportivo Giulio Guazzini e del presidente della Commissione Bilancio del Comune di Salerno Fabio Polverino.



AGS ACGS

AGS

AGS

Guazzini.

I lavori dell'Assemblea sono proseguiti con le presentazioni delle relazioni sull'andamento dell'Associazione e le prospettive per il 2023 da parte dell'ammiraglio Marzano e del Direttore Generale Botrugno. Approvate all'unanimità dall'Assemblea le linee programmatiche presentate dal presidente Marzano, che ha affermato: «È una chiara dimostrazione di fiducia del mio operato in vista delle sfide che attendono la LNI nei prossimi mesi».

L'Assemblea dei Soci si è conclusa con la nomina di tre nuovi rappresentanti del Consiglio Direttivo Nazionale che entreranno in carica nel 2023. In rappresentanza delle Sezioni e delle delegazioni del Nord Italia è stato eletto Marco Mazzucchelli, presidente della LNI di Santa Margherita Ligure, che ha dichiarato: «Sono emozionato e felice di essere stato eletto; è un onore ma anche un onere. Cercherò di fare del mio meglio e cercherò di imparare quello che mi manca ancora di sapere per cercare di svolgere questo incarico nella maniera migliore. Parto ottimista e spero di ottenere dei buoni risultati».

«Grandissima emozione; ho avuto un supporto e consensi notevoli che mi hanno dato fiducia e tanta gioia» - ha dichiarato Carola De Fazio, presidente della LNI di Ostia, eletta per il Centro Italia - «questa passione che nutro per la LNI è forte e sincera, mi fa essere pronta a mettere la mia competenza e professionalità al servizio della LNI, come ho fatto da tanti anni e continuerò a fare, oggi ancor di più, forte di un consenso nell'Assemblea Generale dei Soci».

Per il Sud Italia è stato eletto Giuseppe Tisci, presidente della Sezione della LNI di Palermo, che ha sottolineato: «È una emozione grandissima; abbiamo ricevuto voti da Nord a Sud, tanti amici mi hanno concesso la propria fiducia, farò di tutto per essere un Consigliere che tende all'unione della LNI, noi siamo una grande Associazione da 125 anni, ci aspettano tantissimi anni ancora e le Sezioni devono essere unite e crescere reciprocamente; solo insieme possiamo arrivare all'obiettivo di fare sempre più grande la Lega Navale». L'ammiraglio Marzano si è congratulato con i



A sinistra: a destra: Michele Valente, dell'Ufficio Comunicazione della Presidenza Nazionale; sotto: l'ammiraglio Marzano consegna il crest agli artisti del coro "Sui Generis"; a seguire: Mike D'Urso Segretario LNI Salerno consegna una mattonella artistica locale al Presidente Marzano.



A destra: Vincenzo De Luca dell'Ufficio Formazione Nautica della PN e Alberto Trampus delegato regionale per il Lazio e l'Umbria; nella pagina sinistra dall'alto: l'intervento del responsabile dello sport della presidenza della LNI Giuseppe Perrini; a seguire: Daniela Bolognesi Presidente LNI Milano presenta la Carta dei Valori della LNI e i tre nuovi rappresentanti del Consiglio Direttivo Nazionale, da sinistra, Marco Mazzucchelli, Carola De Fazio e Giuseppe Tisci.



consiglieri eletti e ha dichiarato: «Sono persone di assoluto valore che si sono distinte per le loro meritorie attività all'interno dell'Associazione. Tutto si è svolto regolarmente; mi complimento con i tre prescelti e andiamo avanti. Buon lavoro a loro e vento in poppa verso nuovi orizzonti». Sono seguiti gli interventi da parte dei rappresentanti, consiglieri e responsabili degli uffici della Presidenza Nazionale. Sono intervenuti con una relazione sulla formazione nautica Ivo Emiliani e Vincenzo De Luca e sullo sport Giuseppe Perri. L'avvocato Alfredo Vaglieco ha parlato degli aspetti fiscali per le strutture periferiche, mentre Michele Valente ha tracciato un bilancio delle attività di comunicazione e promozione svolte dall'Associazione nell'ultimo anno. Infine il Presidente Nazionale ha espresso il proprio plauso al presidente della Sezione di Salerno, Fabrizio Marotta, e a tutto il personale della Sezione per l'ospitalità e per l'ottima organizzazione dell'AGS.



Gli interventi dei Presidenti delle Sezioni e Delegazioni al termine delle relazioni del Presidente Nazionale e del Direttore Generale della LNI.

* giornalista.



La voglia di non arrendersi per lui e per quanti sono costretti a fare i conti con le difficoltà motorie. La vela diventa esempio di inclusione sociale, ma anche l'esempio di come le barriere architettoniche possono essere abbattute ovunque, rendendo tutto più funzionale.



Andrea Stella: la vela simbolo di accessibilità

*di Emanuele Scigliuzzo **

Ci sono persone capaci di trovare, soprattutto nei momenti difficili, una forza inaspettata; altri invece si lasciano trascinare dalla corrente. Ci sono esseri umani che se si trovano davanti a un bivio dove una strada porta verso la rassegnazione e l'altra a una scommessa di vita, anche se questa è quella più difficile che ti costringe a lottare, scelgono proprio la seconda. Imboccano così una rotta che li condurrà a portare a termine una missione inaspettata. Forse il nostro destino è già scritto, o forse lo scriviamo noi parola dopo parola, attraverso le nostre scelte. Una cosa è sicura: le decisioni assunte si tramuteranno in azioni che avranno delle conseguenze. La scelta fatta da Andrea Stella, dopo aver capito che sarebbe stato costretto a convivere con una sedia a rotelle, ha contribuito, forse in modo determinante, a cambiare il punto di vista da cui affrontare la disabilità. Rincorrendo il suo sogno Andrea ha trasformato

Il catamarano Spirito di Stella in navigazione.

la sua disabilità nell'abilità di vivere le proprie passioni. La sua intuizione, dettata dalla ferrea volontà di tornare in mare a veleggiare, segna un nuovo percorso verso un'indipendenza importante, anche da un punto di vista psicologico, ma che non si limita al mondo oltre la banchina. Andrea Stella, quarantaseienne originario di un paesino nel Vicentino, più o meno equidistante tra il Lago di Garda e la laguna di Venezia, scopre la vela da giovane, dopo le vacanze fatte con famiglia in barca prima sul Lago di Garda e poi al mare. Una passione cresciuta fino a portarlo, prima dell'incidente, a intraprendere un percorso di regate con un cabinato insieme ad un cugino.

Dopo essersi laureato nell'estate del 2000 in Giurisprudenza all'Università di Trento, par-

te per un viaggio premio in Florida, sulle coste dell'Oceano, per perfezionare il suo inglese. Un viaggio che purtroppo gli cambierà la vita. Una sera che sembrava come tante, a Las Olas, resta vittima di una sparatoria. Le pallottole colpiscono organi vitali e la colonna vertebrale. Dopo 35 giorni di coma indotto si sveglia vivo, ma costretto su una sedia a rotelle. A spingerlo a tornare in barca a vela sarà il padre ingegnere, che parteciperà alla costruzione di *Spirito di Stella*. Andrea, persona caparbia, decide quindi di tornare in mare ma vuole farlo senza compromessi e con un'imbarcazione che gli permetta di navigare in mare aperto, ma con la sua nuova compagna, la sedia a rotelle. Nel momento in cui scopre che non esiste una barca predisposta per questa esigenza, non gli resta che una scelta: realizzarla. La soluzione individuata è il catamarano costruito, in soli diciotto mesi, in un cantiere italiano - Mattia e Cecco - con la preziosa collaborazione dell'ingegner Contreas. "Il catamarano non nasce con l'idea di diventare quello che oggi rappresenta Spirito di Stella, ma solo per ridarmi il sorriso", afferma Andrea. "Ci siamo resi conto però che le soluzioni adottate





Sopra: consegna della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità a New York, da parte di António Guterres, segretario delle Nazioni Unite; sotto: Andrea Stella mentre consegna la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità a Benedetto XVI.



A sinistra: l'incontro con l'allora capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, a bordo del catamarano Spirito di Stella; sopra: presentazione del progetto Giro del Mondo al Trans-Regional Seapower Symposium di Venezia del 2022; sotto: l'incontro con il Dalai Lama nell'ambito del progetto WOW.



e il modo di progettare impiegato, che sono la sintesi delle mie problematiche, quelle di Antonio affetto da tetraplegia, Francesco da una distrofia e persone senza alcuna disabilità, hanno fatto sì che questa barca diventasse ideale per una persona in sedia a rotelle, ma più comoda per chi invece non ha nessuna limitazione. Abbiamo ridistribuito lo spazio in modo diverso realizzando comunque quattro cabine e quattro bagni come tutte le altre imbarcazioni di questo tipo, ma ci siamo resi conto di aver costruito una barca che non solo è adatta a tutti, ma anche ideale per il target che preferisce il catamarano, che normalmente non è più un ragazzino, che ha una certa disponibilità economica e va alla ricerca del comfort. Proprio la comodità, che noi abbiamo migliorato grazie alle quattro cabine con le dimensioni più grandi per renderle agibili a chi è su una sedia a rotelle, diventa il punto di forza. Come il telecomando, la jacuzzi, il cambio automatico e persino il bancomat, che nasce per andare incontro alle esigenze di far pagare in modo autonomo i non vedenti, sono tutte idee che hanno risolto problemi a chi ha delle limitazioni, per rivelarsi poi degli oggetti utilissimi per tutti, anche il nostro catamarano può rientrare in queste invenzioni. Tra l'altro siamo riusciti anche a preservare la bellezza dell'imbarcazione, testimoniata dalla vittoria del premio Yacht Design 2003. Abbiamo quindi costruito qualcosa che è bello ed ha una fruibilità da parte di un pubblico allargato: questa idea deve essere proiettata come principio nella vita di tutti i giorni, anche per la costruzione degli spazi nelle civili abitazioni ad esempio". Partendo quindi dal concetto che ha portato a realizzare il catamarano, possiamo azzardare la riflessione che la disabilità sta muovendo il mondo e sta migliorando la qualità della vita di tutti.

Andrea dopo l'incidente deve fare i conti con gli impedimenti che riducono la qualità della vita delle persone con difficoltà motorie: le barriere architettoniche. Oggi sono stati fatti enormi passi avanti in questo senso, ma nel 2000 non era ancora radicata questa coscienza civica, sebbene la prima Legge che affronta questo tema è stata la circolare del Ministero dei Lavori Pub-

blici 425 del 1967. Quella circolare definisce le barriere architettoniche come gli "ostacoli che incontrano individui fisicamente menomati nel muoversi nell'ambito degli spazi urbani e negli edifici: ostacoli costituiti essenzialmente da elementi altimetrici che si incontrano lungo i percorsi (gradini, risalti, dislivelli, scale, ecc.), ovvero da esiguità di passaggi e ristrettezza di ambienti (strettezze, cabine di ascensori, apertura di porte, ecc.)".

Andrea, come sono cambiate le cose nel tempo?

Io prima di doverci fare i conti, non mi sono mai reso conto della situazione perché la disabilità era poco visibile. Poco dopo l'incidente andai in Inghilterra, dove le persone con limitazioni motorie potevano vivere la loro vita senza subire sguardi strani e sembravano numerosi, perché erano liberi di andare in giro in modo autonomo, grazie proprio all'assenza delle barriere architettoniche: rispetto all'Italia erano avanti su questo. Oggi c'è sicuramente più attenzione alle leggi, anche se non sono sempre rispettate, ma c'è anche una maggiore consapevolezza da parte delle persone. Purtroppo continua a esserci anche tanto falso buonismo e non possiamo dire che vada tutto bene. Nel nostro paese si contrappongono ancora oggi situazioni ottimali a quelle tragiche che devono assolutamente migliorare.

La tua testimonianza ormai è universalmente riconosciuta. In ordine hai incontrato il Segretario delle Nazioni Unite, il Santo Padre, il Dalai Lama e gli Eccellentissimi Capitani Reggenti della Repubblica di San Marino. Sei stato il custode della Convenzione dei Diritti

Andrea Stella con sullo sfondo New York.





delle Persone con Disabilità, in una traversata oceanica che ti ha riportato da Miami in Italia. Ti saresti mai aspettato di arrivare così lontano e qual è il tuo messaggio?

Riuscire a portare avanti la testimonianza che una maggiore inclusione sociale è possibile non è semplice e richiede tanta fatica. Essere riuscito ad avere questa occasione è stato importante e significa che lo sforzo è stato premiato. Quelle che ho incontrato sono certamente tutte persone di grande sensibilità verso temi importanti come la disabilità e con un interesse sincero. Durante i miei impegni, però, in alcuni casi ho avuto persone che per facciata si sono dovute dimostrare interessate a varie tematiche. Un po' come succede per l'ambiente che oggi va di moda: parlare, agire e fare scelte green è spesso una questione di convenienza o di immagine, proprio come nel tema della disabilità, perché comunque tutto rientra, oltre che nella sensibilità di una società, anche in termini di convenienza economica.

I progetti che porti avanti con la tua associazione prescindono dal mondo marittimo, si possono considerare come la proiezione di una società migliore di domani?

Le nostre idee vogliono essere uno stimolo, ma certamente mi piacerebbe che diventassero concrete a favore di una società migliore e inclusiva. Noi proponiamo e cerchiamo di far capire quanto sia importan-

Un dettaglio del catamarano Spirito di Stella.

te la sostenibilità sociale. Attraverso questo concetto potremmo creare città adatte ai bambini piccoli, alle mamme e ai papà che si possono muovere con i passeggini o che possono trovare un fasciatoio per cambiare i neonati in tutti i luoghi pubblici o, ancora, ad una persona anziana che può pensare di prendere un treno agevolmente perché non ci sono i tre gradini a creare difficoltà. La sostenibilità sociale consente alle persone di fare la propria vita in maniera molto più agevole, senza ostacoli o senza dover ricorrere ai sussidi. Tutto questo porterebbe anche un ritorno economico perché la persona con difficoltà motorie, non necessariamente disabile, graverebbe meno sulla famiglia o sulla società in generale. La sostenibilità va considerata da più punti di vista, dove quello sociale deve essere preso assolutamente in considerazione. Questo è il concetto che io ho portato come testimonianza in tutte le università.

Qual è il rapporto con la Lega Navale e come è iniziato?

Il rapporto con la Lega Navale oggi è solido, anzi lo definirei in crescita. Tra l'altro io sono anche tesse-

Accessibilità a bordo dell'imbarcazione con ormeggio di fianco o all'inglese.

rato. Ho incrociato la mia rotta con la Lega Navale quando ho iniziato con i campus della classe Hansa, della quale io sono stato il primo presidente insieme ad altre persone.

Questa classe deve la sua diffusione in Italia proprio alla LNI. Ringrazio il presidente attuale della LNI, ammiraglio Donato Marzano, perché quella che all'inizio era una collaborazione, si è trasformata in una sincera amicizia, anche per la sua particolare sensibilità verso il tema della disabilità. La LNI ha preso questo progetto iniziato con tanto impegno e l'ha portato avanti raggiungendo un traguardo importantissimo: oggi in tutte le regioni di Italia, esclusa solo la Valle d'Aosta, una persona disabile può fare vela.

La LNI ha creduto in queste imbarcazioni e ne ha acquistate ben 120, un numero notevole, che ha permesso a Palermo di svolgere i mondiali della classe Hansa. Durante la manifestazione sono andati in mare 180 equipaggi, di cui almeno 30 guidavano in modo autonomo con sistemi a soffio o a vento.

Un evento simile richiede uno sforzo maggiore rispetto a qualsiasi evento perché la città deve fare uno sforzo enorme in termini di accoglienza verso le persone disabili, non solo da un punto di vista sporti-

vo, ma anche di tutto l'indotto che c'è dietro, come alberghi, trasporti e ristorazione. A Palermo è stato un successo enorme che speriamo sia di buon auspicio anche per il ritorno della vela tra gli sport delle paralimpiadi.

Cosa significa per te la vela oggi?

La vela per me oggi è ancora entusiasmo che passa necessariamente anche da progetti proprio come quelli di questa classe Hansa, che permette a tutti di praticare questo sport, che a me ha donato nuovamente il sorriso.

La classe Hansa è un'imbarcazione che, grazie al fatto che non scuffia, ha una predisposizione naturale per essere condotta anche da persone con gravissime limitazioni, fino alla tetraplegia anche se costrette all'ausilio di un respiratore, con sistemi di guida a vento, a soffio e grazie al sedile completamente posturato, per le persone che non hanno neanche il controllo della testa.

Un progetto che abbiamo lanciato proprio con la LNI e che ha permesso di far avvicinare tante persone con difficoltà alla vela. La mia ferma convinzione di dover iniziare questo percorso di avvicinamento ad andare per mare in una palestra mi ha portato a conoscere l'amministratore delegato dell'ospedale di Motta di Livenza.

Qui quattro ragazzi con una tetraplegia importante hanno imparato a fare vela all'interno della struttura sanitaria, attraverso un simulatore della LNI. La vela

per me significa restituire agli altri quel sorriso che io ho ritrovato.

Qual è la situazione di accessibilità nei porti italiani?

Alcuni sono già dotati anche di gruette per permettere l'accesso in barca alle persone disabili, altri invece devono curare l'aspetto dell'inclusione sociale. Anche qui è un percorso che permette un cambiamento, ma che richiede necessariamente tempo. Complessivamente non siamo messi malissimo, ma la situazione va analizzata caso per caso.

Qual è il viaggio più bello che hai fatto a vela e dove ti porteranno i tuoi progetti futuri?

Sicuramente quello più bello e più significativo è stato il primo ritorno a Miami, dove la mia vita è cambiata. Per il futuro stiamo lavorando ad un progetto molto ambizioso, il giro del mondo in barca a vela,

insieme agli atleti militari della Difesa con disabilità e non solo. Il progetto prevede anche la partecipazione di atleti delle Forze armate straniere nell'ambito dei paesi NATO e non. Lo abbiamo presentato alla tredicesima edizione del "Trans - Regional Seapower Symposium" a Venezia, grazie all'ammiraglio Enrico Credendino, capo di Stato Maggiore della Marina militare, stiamo studiando l'itinerario del Vespucci e quello del catamarano per creare dei momenti di incrocio tra le due imbarcazioni, fin dalla partenza. Un progetto apprezzato anche dai capi di Stato Maggiore

delle Marine presenti e che hanno assicurato il loro supporto.

La forza di Andrea ha permesso di avere oggi a disposizione un'arma in più per contrastare quella mancata inclusione sociale che non può appartenere a Paesi come l'Italia. Andrea Stella oggi è testimone non solo del fatto che le cose possono cambiare in meglio, ma rappresenta una speranza per chi a causa di un trauma o di una malattia è costretto a fare i conti con tante

difficoltà, che, però, possono essere, se non annullate, veramente ridotte. Il viaggio con gli atleti militari di Paesi diversi che porteranno in giro per il mondo Spirito di Stella, è segno tangibile di una fratellanza tra popoli che in questo momento manca, ma che va ritrovata anche perché, la vita a volte ci riserva già prove difficili, senza il bisogno di doverne aggiungere altre. Lo Spirito di Stella oggi dopo ventidue anni è ancora forte; si percepisce parlando con Andrea, che di entusiasmo e voglia di lottare ne ha ancora tanta.

* giornalista.

Il Catamarano Spirito di Stella in navigazione con la nave scuola Amerigo Vespucci a Venezia.



*Voce e volto dello sport in tv,
Giulio Guazzini racconta la
passione per il mare coltivata
in famiglia.*

Giulio Guazzini: pane amore e vela

*di M. Elisabetta Gramolini **

G iornalista di lungo corso con un passato da velista di tutto rispetto. Giulio Guazzini, è una delle voci storiche dello sport sulle reti Rai. Della regina delle regate, l'America's Cup, ha seguito 13 edizioni, comprese le prodezze di Luna Rossa, raccontate sempre in diretta riuscendo a buttare giù dal letto a orari impensabili i telespettatori italiani. Ma anche per altre discipline ha firmato la telecronaca di momenti memorabili. Suo è il record di medaglie d'oro commentate in diretta sugli schermi nazionali per i Giochi Olimpici di Tokyo 2020. Da ottobre, su Rai 2 e Rai Sport è tornato a raccontare storie in accordo con acqua e sport, nel programma L'uomo e il mare, giunto all'ottava edizione. Della Lega Navale è socio benemerito ma il rappor-



to di amicizia e collaborazione con la rivista ha origine sin dagli anni '70.

Il suo nome è legato alla vela in tv. A parte le telecronache, ogni settimana con una rubrica racconta questo sport ma anche le storie dei protagonisti.

Quello a cui tengo è andare oltre il risultato e la prestazione. Mi piace raccontare le storie di chi fa questo sport. Il velista da sempre è portatore dei valori del mare, dell'ecologia e del nostro Paese. E poi voglio andare contro i luoghi comuni. La vela è ancora considerato uno sport per ricchi, mentre è un settore che traina una economia. La prima trasmissione, Vela a vela, è di 27 anni fa. Era un rotocalco in collaborazione con la federazione. Poi sette anni fa, con il nuovo direttore di Rai Sport, Gabriele Romagnoli, abbiamo pensato a questo nuovo programma per cui ho raccolto ottimi riscontri. Quest'anno abbiamo più visibilità perché andiamo in onda sia su Rai Sport Hd sia su Rai 2.

I protagonisti non solo di oggi ma anche del passato.

Abbiamo dedicato uno speciale ai 500 anni di Antonio Pigafetta, in pratica il primo a raccontare il giro del mondo. Vorrei replicare sui grandi navigatori e protagonisti della Marina. Abbiamo la fortuna di avere un emblema come

Alcune immagini di repertorio.

il Vespucci, perciò mi piacerebbe fare uno speciale sulle navi scuola. E poi sarebbe bello anche su Palazzo Marina, un monumento importante per l'Italia e Roma in particolare.

Non solo vela. A Tokyo ha commentato ben tre medaglie d'oro.

Quella di Tokyo è stata un'olimpiade particolare per colpa del covid. Eravamo costretti a rimanere in una stanzetta davanti a un piccolo schermo. Ho commentato però tre ori che mi piace ricordare: Vito Dell'Aquila nel taekwondo, Ruggero Tita e Caterina Banti per la vela e Luigi Busà per il karate. Per me è stato un record.

La vela è cambiata. Oggi la tecnologia supera l'uomo?

Mi sono fatto spesso questa domanda. L'ultima Coppa America è stata molto tecnologica, contraddistinta dai foil. Il bello della vela, però, è che lascia ancora molto spazio a valori e intuizioni. La differenza la fa sempre l'uomo.

A destra: Giulio Guazzini intervista il velista olimpionico Francesco Bruni, uno dei più forti velisti del mondo, attualmente timoniere di Luna Rossa.

La tecnologia oggi è preponderante. Senza, non si hanno chance. Ma anche ai primissimi stadi, c'è tanta tecnologia. Credo tuttavia sia ancora importante il carattere, la conoscenza del mare, una certa predisposizione a confrontarti con gli elementi e l'esperienza. Poi c'è un discorso di sicurezza con il quale prima o poi anche i progettisti dovranno fare i conti.

Si riferisce al fatto che le barche sono sempre più veloci?

Sì, si spingono al limite. Entrano nei box a una velocità elevatissima. È vero che si confrontano lungo percorsi costieri per cui non ci sono problemi di recupero in caso di avaria ma superano i limiti. Ritengo che una delle caratteristiche di ogni imbarcazione sia quella della sicurezza, ovvero mantenere l'incolumità della barca e dell'equipaggio.

La vela è cambiata. Lo dice anche da velista?

Ho fatto vela d'altura, in totale nove traversate atlantiche. Non c'era molta tecnologia. Era

molto bello, c'era di più l'aspetto avventuroso e i contatti erano con i radioamatori. Adesso la tecnologia garantisce più sicurezza e l'asticella si è alzata. La vela forse allora era più divertente, era vivo lo spirito goliardico e di amicizia. Oggi sembra più di stare in Formula 1. Ci siamo abituati a un mondo più veloce. Si punta all'estremo.

Un'emozione che vuole ricordare?

Il ricordo del rientro da una regata d'altura, dopo tanti giorni di navigazione. Le barche sono degli amplificatori di emozioni; puoi essere estremamente esaltato o depresso. Dipende da molteplici fattori. Nel 1983 feci una regata e quando tornai a Caorle fu una bellissima emozione. Come giornalista ricordo la medaglia d'oro a Sydney di Alessandra Sestini, la prima per una donna nella vela. Insieme a Mauro Pelaschier, prendemmo una barca in affitto. Rischiammo. Il collegamento affidato a un telefono di allora poteva anche non funzionare ma ci riuscimmo. Commentammo dal mare la vittoria di una vera fuoriclasse. Fu un'emozione unica.

È stato suo padre a trasmetterle questa passione?

Io e mia sorella fin da piccolissimi siamo stati messi in barca da nostro padre, che era in Marina. Allora c'erano o i super ricchi o le barche

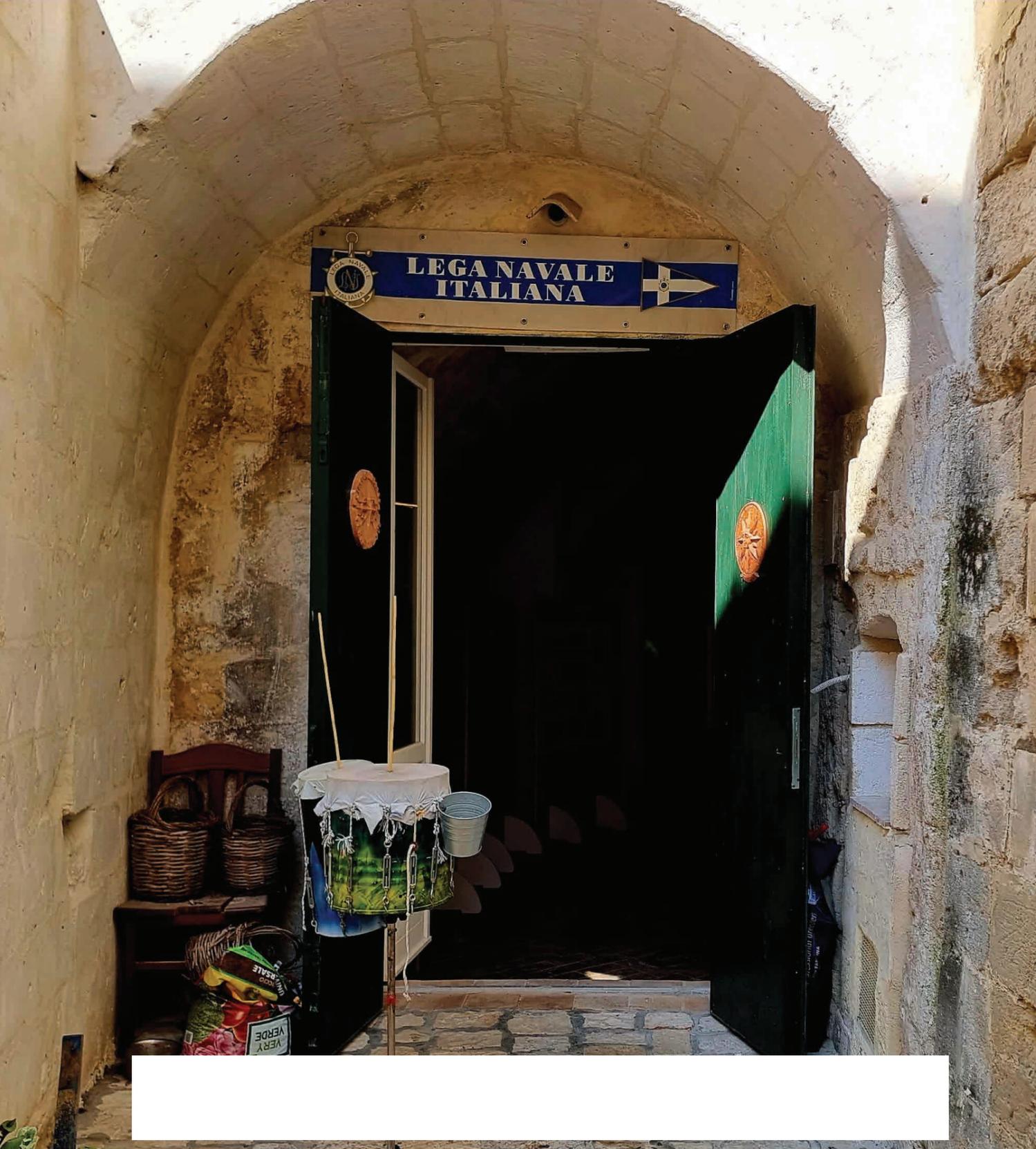


piccole. Mio padre ne aveva una da sei metri. Per tre mesi l'anno eravamo dei piccoli lupi di mare.

I giovani di oggi hanno altre occasioni.

La vela è tutta pratica. Ho capito che è molto più importante l'esperienza che la teoria. Oggi ci vuole anche molta preparazione tecnologica ma parliamo di livelli alti. Ci tengo che proseguano i velisti a vincere mantenendo il legame con la tradizione partendo dalle barche più semplici. Anche su una barca superiore è importante avere un contatto pratico con il vento, il mare e le vele. Conosco tanti istruttori e mi dispiace che alcuni ragazzini dicano di voler fare il corso per andare direttamente sulla tavola con il foil per volare. Se si parte subito con quella specialità si rischia di limitarsi e negarsi tutta la conoscenza. Andare per mare è fatto di piccoli parti che fanno la differenza. Con la Lega Navale, che ha la funzione di formare e propagandare la cultura del mare, mi piacerebbe dare un contributo per i ragazzi che si avvicinano a questo sport.

* giornalista.



Nel mese di ottobre è stata allestita una mostra sui fari denominata "La via luminosa sull'Adriatico Orientale".

Matera, la Città dei Sassi Patrimonio Mondiale UNESCO dal 1993, è la città della Basilicata caratterizzata da grotte e abitazioni scolpite nel tufo, la città delle chiese rupestri (circa 150), un labirinto di grotte abitato fino agli anni '50 del XX secolo, una città da una storia antichissima e custode di testimonianze di insediamenti umani a partire dal Paleolitico. In questo territorio, distante dal mare, ma dal forte legame con "l'elemento acqua", ha sede in via Fiorentini, suggestiva strada incastonata tra i Sassi di Matera, la Lega Navale, Sezione di Matera-Magna Grecia; un luogo capace di evocare un lontano passato dove l'acqua del mare dominava incontrastata su ogni altro elemento. Una sede scavata nella roccia, dove sono visibili tracce e ritrovamenti risalenti a milioni di anni fa e dove antiche cisterne di raccolta d'acqua piovana (attive) evidenziano il forte legame ancora esistente tra l'elemento acqua e territorio.

Acqua e territorio: sono questi i principi ispiratori della Presidenza e dei Soci della Lega Navale, consapevoli che la diffusione della cultura del mare, fondata su inclusione e condivisione d'intenti, debba partire proprio dall'analisi e dallo studio delle proprie radici storiche.

In questo scenario è stata allestita la mostra sui Fari denominata "La via luminosa sull'Adriatico Orientale", dedicata alle sentinelle del



la sede della Lega Navale in uno scenario unico

di Fabio Dal Cin *



Gli interni della sede della Sezione della Lega Navale di Matera-Magna Grecia.

A centro pagina una veduta panoramica di Matera.



mare della costa istriana, in passato importantissimo punto di riferimento per la navigazione di cabotaggio e oggi segnalamenti marittimi moderni e automatizzati, preziosi beni architettonici e custodi di storie e aneddoti.

L'iniziativa, organizzata in collaborazione con l'Università di Basilicata, Lega Navale e l'Unione degli Istriani, rientra nell'ampio progetto di divulgazione della cultura dell'acqua portato avanti dall'associazione culturale MaterAcqua, all'interno di un contenitore culturale dedicato, presente nei Sassi di Matera. La mostra, coordinata da Paola Cochelli e curata da Matteo Pintore e Giulio Leone, che si avvale dei testi degli architetti Massimiliano Blocher e Paola Cochelli, autori dell'omonimo libro da cui sono tratte le immagini esposte nei 30 pannelli, è stata aperta fino al 30 ottobre.

"Siamo orgogliosi di poter tenere aperto un contenitore culturale nei



Sassi nel periodo autunnale", ha dichiarato Francesco Bianchi, presidente dell'Associazione MaterAcqua organizzatrice dell'evento, *"con le favorevoli condizioni metereologiche di questi giorni, i numerosissimi visitatori della città hanno anche avuto modo di visitare molte location grazie alle iniziative del FAI e Welcome Matera"*, ha poi concluso lo stesso Bianchi.

Un'opportunità quindi per conoscere una realtà inedita che ben si colloca in un contesto già tutelato come patrimonio dell'umanità ma soprattutto in linea con la "mission" della Lega Navale Italiana, da 125 anni impegnata su tutto il territorio nazionale per la promozione della cultura del mare e delle attività sportive ad esso connesse, per la tutela dell'ambiente e costruita su solide basi di solidarietà e inclusione.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.

Conosciamo le nostre atlete

di Pasquale Prinzivalli *

Le Sezioni della LNI di Taranto e di Molfetta vincono i titoli italiani maschile e femminile nella specialità "lance a 10 remi". Ne parliamo con Samantha Labile, artefice, insieme alle sue compagne d'equipaggio, del successo che ha portato la compagine femminile alla conquista del Campionato italiano Assoluto (C.I.A.).



Abbiamo incontrato Samantha Labile della Sezione della Lega Navale di Taranto.

A Taranto non è una domenica qualunque; è il 18 settembre e si svolge il Campionato Italiano Assoluto (C.I.A.) di Lance a 10 remi, indetto dalla Federazione Italiana Canottaggio sedile fisso.

Dieci equipaggi provenienti da tutta l'Italia, quattro lance con equipaggi femminili e sei lance con equipaggi maschili, per un totale di 100 atleti. Lo scenario è quello del Mar Grande.

La Sezione della Lega Navale di Taranto si

In primo piano sulla sinistra Samantha Labile, a destra Sabina De Florio.

presenta in acqua con Adriana Di Cesare, Gabriella Russano, Anna Cirillo, Pamela Bruno, Domenica Crisafi, Cosima Pulpo, Samantha Labile, Mariavittoria Gatto, Marina Miceli, Sabina De Florio, timoniere Luciano Boscaino. Al termine delle due manche con un tempo complessivo di 13 min. 11 sec. e 3 cent. sono campionesse italiane.

Abbiamo incontrato un membro dell'equipaggio della "lancia tricolore" che ha contribuito alla vittoria, Samantha Labile.

un caffè, al ristorante per una cena, tra noi si crea sempre un'atmosfera di pura gioia che sfocia in risate e scherzi. Come si raggiunge questa complicità? Semplicemente parlando! Tra di noi parliamo tanto, anzi tantissimo, specialmente in previsione della gara, c'incontriamo tutte le volte che possiamo, anche solo per 15 minuti.

I nostri cellulari sono sempre pieni di messaggi, foto e chiamate che ci scambiamo giornalmente, solo per il piacere di condividere, che sia un sorriso o una lacrima, uno scherzo o un consiglio. E quando non chiami? ... ummm una tragedia, e si



Le abbiamo rivolto qualche domanda per capire chi c'è dietro l'atleta, come si raggiunge un traguardo sportivo così importante e quali sono le difficoltà incontrate nel cammino.

Samantha, a settembre insieme agli altri componenti dell'equipaggio hai raggiunto questo meritato risultato sportivo laureandoti campionessa italiana; quanto è importante la complicità con le tue compagne e come si raggiunge?

La complicità è proprio la colla che ci tiene unite. Non esistono sguardi, gesti o smorfie che non conosciamo le une delle altre e ne riconosciamo benissimo il loro significato.

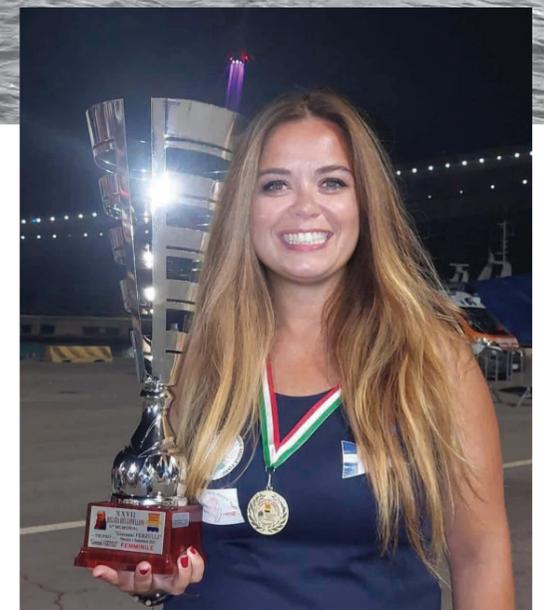
Anche quando siamo fuori della barca, al bar per

ricomincia a parlare per risolvere il tutto.

Presumo che la vittoria sia frutto di un intenso allenamento; dove si trova la forza e la perseveranza per raggiungerla?

Noi siamo donne, mogli, mamme e lavoratrici che si allenano tutto l'anno. Non c'è mai quiete, mare calmo, increspato o grosso non fa differenza, cambia solo il tipo di allenamento, di velocità o di potenza. La vittoria di settembre del C.I.A. (Campionato Italiano Assoluto) è stata la fantastica coronazione di un anno sportivo spettacolare. In barca, dopo il primo giro di boa, a volte sei già esausta e hai la sensazione di non farcela, allora spegni il cervello e ti fai trasportare dalle emozioni, incomincio a gridare, faccio uscire tutte le forze che avevo con-

Nei prossimi numeri conosceremo meglio altri atleti che si sono distinti e che ogni giorno, con sacrifici e determinazione, si mettono in gioco per coronare il sogno di una vita sportiva, la vittoria.





servato in fondo in fondo, le compagne mi seguono ed insieme contiamo a squarciagola le battute che ci precedono all'arrivo. Il timoniere, il nostro professore Luciano Boscaino (Oro Europeo 2022), ci chiama e ci stimola ad ogni colpo, le mani sudano ma non mollano il remo. Questa è la nostra forza, il modo di superare le difficoltà, quando le forze si affievoliscono, quando il remo diventa pesante, quando la panca ti sta lacerando il fondoschiena, noi non ci arrendiamo, battuta dopo battuta, noi contiamo e continuiamo a remare con movimenti fluidi e potenti, diventando inarrestabili.

Vincere nella propria città è sempre un valore aggiunto; a chi dedichi questo risultato?

Lo dedico alla mia famiglia, principalmente ai miei figli, Mattia di 16 anni, Marco di 12 e Francesca di 7 anni che mi spingono ogni giorno a superare i miei limiti e mi minacciano se non porto una medaglia a casa il giorno della gara. Lo dedico a loro per ogni volta che d'estate non ho potuto accompagnarli al mare, per andare a un allenamento o ad una gara. A loro che sono fieri di me, e vanno a scuola, con la medaglia della mamma.

Cosa ti senti di dire a tutti quei ragazzi che

Nella foto in senso orario: Daniela Meli, Samantha Labile, Pamela Bruno, Marina Miceli, Mariavittoria Gatto, al centro Cosima Pulpo.

vogliono avvicinarsi al mondo dello sport?

Lo sport è vita, è condivisione, è benessere, è passione. Tutti i ragazzi dovrebbero fare uno sport, meglio se di squadra. Aiutarsi, comprendersi, gioire e soffrire insieme ti fa prendere in considerazione un punto di vista diverso dal tuo e si vive nel rispetto altrui. Valore fondamentale della vita.

Quali sono i prossimi appuntamenti e le attività che ti attendono?

Il prossimo appuntamento sportivo sarà il 25 aprile 2023 con la Rowing Endurance. Bellissima gara di resistenza con il giro dell'isola della città antica di Taranto, passando sotto il Ponte Girevolesse, passaggio nel Mar Grande con le onde di traverso, gli archi antichi del Ponte di Pietra per poi terminare con gli ultimi metri costeggiando la città antica, nella sua più intima bellezza.

* giornalista.

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





LEGA NAVALE ITALIANA

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



VIENI CON NOI... E METTI IL MARE AL CENTRO



Da oltre 120 anni siamo impegnati nello sviluppo della cultura marittima verso tutti, nella promozione delle attività sportive acquatiche, con particolare attenzione ai giovani e ai diversamente abili, nel sostegno alla nautica anche attraverso la formazione e nel contributo alla salvaguardia dell'ambiente.



Vivi il mare da protagonista, associati alla Lega Navale Italiana. Contatta una delle oltre 260 sezioni e delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale o visita il nostro sito e i social media collegati.



www.leganavale.it



Sito Twitter

www.leganavalenews.it



Facebook



Twitter



Instagram



YouTube

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

Tel. 06.809159218 - 06.809159203
comunicazione@leganavale.it
direttore.rivista@leganavale.it