

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

marzo - aprile 2023

**Campagna Life A-Mar
Natura 2000: dalla
mafia alla legalità**

**Tommaso Pampinella
sfida il
«canale delle ossa»**

**Lega...ti al mare:
la Sezione di Ostia
festeggia 85 anni**

**Sicurezza e medicina a
bordo: i dispositivi**



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 15.5.2023



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.

sommario

Anno CXXVI marzo-aprile 2023

10

Il registro telematico del diporto di Aniello Raiola



26

Tommaso Pampinella sfida il «canale delle ossa»
di Antonio Cosentino

2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

54

Pronte a vivere un sogno
di Pasquale Prinzivalli

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

32

Lega...ti al mare: la Sezione di Ostia festeggia 85 anni
di Anita Fiaschetti

60

Sicurezza e medicina a bordo: i dispositivi
di Mario Busetto

6

L'elettrificazione in acqua
di Maurizio Caldera

40

L'Istituto Sperimentale Talassografico «A.Cerruti» di Taranto
di Fabio Dal Cin

63

... la parola alle nostre Sezioni

16

La campagna Life A-Mar Natura 2000: dalla mafia alla legalità
di Antonio Cosentino

44

Mare e mito alle Isole Tremiti
di Marina Viola

64

Recensioni

20

Tutti a bordo
di Claudio Boccalatte

50

La spiaggia: un delicato ecosistema
di Emanuele Scigliuzzo

In copertina:

“Lady Marianna”, una delle barche a vela sequestrate alla criminalità organizzata e assegnate alla Lega Navale Italiana per attività di interesse collettivo.

di Antonio Cosentino



Non solo il settore *automotive* ma anche quello nautico si tinge *green* per un futuro sostenibile; sognare è facile, fare e programmare con consapevolezza è più difficile, anche in questo ambito. L'editoriale di questo numero anticipa l'articolo sull'elettrificazione delle barche, un tema importante che vive una profonda fase di cambiamento ma anche di confronto per istituzioni e aziende sui progressi fatti in tema di sostenibilità.

Se i concessionari faticano a vendere auto elettriche, in grandi volumi, anche per il costo sostenuto e per il limite della normativa, che non offre prospettive certe di sviluppo e genera un clima di incertezza, la transizione energetica è però ormai una realtà, e i risultati iniziano a vedersi. Anche nella nautica nei prossimi anni entreranno in vigore in molti Paesi del mondo nuove leggi ambientali per la navigazione da diporto. Verrà dunque incoraggiato sempre più l'uso di sistemi di propulsione elettrica o ibrida e in alcuni casi sarà addirittura vietato *tout court* l'uso di motori tradizionali, come già avviene in alcuni territori lacustri e nelle aree marine protette.

Con la diffusione dei motori elettrici, grazie a nuove imbarcazioni *green*, è possibile abbattere l'inquinamento acustico in mare, salvaguardare la salute degli ecosistemi acquatici, promuovere la conservazione della biodiversità e la valorizzazione delle aree marine protette. Inoltre, la riconversione delle oltre 570mila imbarcazioni da diporto oggi presenti in Italia contribuirebbe al raggiungimento

del 40% degli obiettivi *Net Zero* al 2030, come previsto dall'Unione Europea, alla riduzione degli impatti non solo della navigazione ma anche dei servizi di rimessaggio e al ripristino degli ecosistemi marini nelle aree portuali. La nautica elettrica è anche uno stimolo per l'industria a rinnovare l'intera tecnologia navale, per inquadrarla in un'ottica di economia circolare. Si potranno costruire imbarcazioni più leggere e resistenti utilizzando materiali eco-compositi innovativi, come le fibre di basalto o di altre rocce vulcaniche, di lino e di bamboo miste a resine riciclabili, o l'alluminio riciclato. Alla stessa maniera, i rivestimenti biocidi utilizzati attualmente per evitare la crescita dello strato biologico sotto gli scafi, causa dell'aumento dei consumi energetici, sono in via di sostituzione con prodotti di origine naturale che non danneggiano l'ecosistema acquatico e l'annessa catena alimentare.

Il passaggio ai motori elettrici abbate l'inquinamento acustico in mare, con benefici per l'intero ecosistema marino, e comporta anche un balzo sensibile nell'efficienza

energetica delle imbarcazioni, portandola da un 8% medio di un mezzo con motore endotermico al 50% di un mezzo elettrico. Sul fronte delle emissioni, l'uso delle imbarcazioni elettriche permette l'azzeramento del rilascio di sostanze nocive tipiche delle barche tradizionali, sia in acqua sia nell'atmosfera – come idrocarburi aromatici e alifatici, particolato, polveri fini e ultrafini, ossidi di azoto e di zolfo, oli minerali – e, come già detto, una netta riduzione dell'inquinamento acustico generato dai motori endotermici, che genera stress negli animali marini e impedisce loro di percepire chiaramente altri suoni, interferendo sia con la comunicazione sia con la percezione dell'ambiente, causando effetti negativi sul corteggiamento, e quindi sulla riproduzione, come sulla capacità di segnalare pericoli [ndr, rivista *Lega Navale* gen-febb 2023, p. 26, «Paesaggi sonori sottomarini»].

Inutile dire che al di là dell'abbattimento a zero emissioni, i motori elettrici garantiscono silenziosità assoluta, e dunque comfort, oltre al massimo divertimento ai comandi di imbarcazioni da diporto.

Quanto alle prestazioni e all'autonomia, ovviamente esse varieranno anche in relazione alle dimensioni e al peso delle imbarcazioni. In questo numero, tra le diverse attività condotte dalla Presidenza della Lega Navale italiana, parliamo della Campagna velica *Life A-Mar Natura 2000*, partita dal Golfo dei Poeti lo scorso 15 maggio. L'imbarcazione a vela *Teta*, confi-

scata alla criminalità organizzata e affidata all'Associazione, toccherà siti marini tra Liguria, Sicilia, Toscana, Sardegna e Lazio all'insegna dell'esplorazione e della biodiversità.

Proseguiamo il nostro viaggio virtuale verso Ostia in occasione dell'*Open Day* della Lega Navale Italiana, dove la presidente ci illustra le attività, gli obiettivi e le sfide future della Sezione.

Raggiungiamo più a sud la città dei due mari, Taranto, per far visita a chi fa dello studio e della tutela del mare la propria missione: l'Istituto Sperimentale Talassografico «Attilio Cerruti», che svolge un'attività scientifica tradizionalmente legata all'oceanografia biologica e chimica dei mari pugliesi, con particolare riferimento allo studio del bacino del Mar Piccolo e alle sue sorgenti sottomarine.

Proseguiamo il viaggio nel nord della Puglia, precisamente a Barletta, per conoscere tre atlete della Lega Navale italiana che si apprestano a vivere un sogno in vista del campionato mondiale di *Coastal Rowing & Beach Sprint Finals*, che si disputerà in quella città dal 28 settembre all'8 ottobre.

Prosegue, infine, la rubrica lanciata nello scorso numero, sulla sicurezza e la medicina a bordo, per parlare dei dispositivi. Tante altre curiosità e avvenimenti sono da scoprire leggendo le prossime pagine.

Buona lettura e buon vento.
Ad maiora semper.

di Donato Marzano



In linea con quei valori di solidarietà, accoglienza, amore per il mare e le acque interne di cui ho parlato nello scorso Punto Nave, vorrei illustrare un progetto che si sta avviando nel corso di quest'anno ma che si realizzerà compiutamente nel 2024 con una campagna che si articolerà in una serie di attività istituzionali in mare e nelle nostre strutture periferiche, da maggio a ottobre 2024, lungo le nostre coste e nei nostri mari utilizzando le imbarcazioni sottratte alla malavita organizzata e assegnate alla Lega Navale Italiana dall'autorità giudiziaria.

La campagna si chiamerà «Un mare di legalità» e metteremo in campo diverse attività istituzionali che hanno il mare al centro nelle aree fondamentali in cui si esplicita la nostra missione, ovvero la diffusione della cultura del mare, l'avvicinamento al mare per tutti e in particolare per persone con disabilità fisiche, mentali e sociali, la formazione nautica, la promozione della ricerca scientifica in mare e la protezione del nostro ambiente. Accennavo ai progetti che la Presidenza Nazionale e alcuni Delegati Regionali stanno portando avanti già nel 2023, come in parte raccontato in un articolo di questo numero della Rivista. Mi riferisco alle uscite in mare con ragazzi di quartieri problematici

di Palermo in concomitanza con l'anniversario della strage di Capaci con la Sezione di Palermo, «Vela e Salute» per sensibilizzare sulla talassemia e l'esigenza di donare il sangue con le Sezioni e Delegazioni della Sicilia orientale, la monitorizzazione e la divulgazione dei Parchi e delle aree marine protette, poco conosciute dall'opinione pubblica, con la campagna velica LIFE A-MAR NATURA2000 che la PN sta coordinando con alcuni Delegati Regionali e Sezioni utilizzando 5 imbarcazioni, tornate così a nuova vita dopo un passato di illegalità, nelle acque di Sicilia, Lazio, Liguria, Toscana e Sardegna. Il tutto in piena aderenza con il motivo per cui vengono affidate alla Presidenza

Nazionale della Lega Navale Italiana e non a singoli Presidenti di Sezione/Delegazione; queste imbarcazioni, che hanno trasportato illegalmente droga, armi, migranti clandestini, vengono impiegate in attività di pubblico servizio, per la collettività e non per uso privato o per divertimento, atteso che per chi ama il mare navigare per il prossimo è sicuramente un divertimento. Una procedura, quella dell'affidamento a Enti e Associazioni no profit delle imbarcazioni sottratte alla malavita organizzata, che si è intensificata negli ultimi anni, da quando le organizzazioni criminali hanno cominciato a utilizzare imbarcazioni di 40/50 piedi, spesso a vela, recuperate al di fuori dell'Europa per il trasporto illegale di uomini, droga o armi al posto di vecchi barconi o gommoni leggeri, approdando per lo più in Sicilia, Puglia, Calabria. La Lega Navale Italiana è diventata un interlocutore di riferimento per la credibilità acquisita con le iniziative per la collettività che vedono nel

mare e nelle acque interne il soggetto attuatore, realizzando una straordinaria nemesi sociale, perché tali imbarcazioni sono da noi utilizzate in favore degli stessi soggetti più fragili oggetto dell'azione malavitosa. Da qui l'idea di metterle in rete tra le Sezioni e le Delegazioni che hanno la gestione di tali mezzi e non la proprietà per attività di cui la LNI risponde nei confronti dello Stato che ce le ha assegnate, realizzando una campagna nazionale in tutta Italia e coniugando attività in mare e azioni di divulgazione e promozione dei nostri valori che le nostre Sezioni e Delegazioni portano avanti con il supporto delle Istituzioni ed Enti con cui ci relazioniamo da tempo. Un'occasione straordinaria per parlare di mare, per avvicinare al mare ragazzi e soggetti fragili, per evidenziare ancora una volta l'esigenza di proteggere il mare che vedrà la Lega Navale Italiana protagonista. Un grande contenitore di eventi e attività che programmeremo da subito con le strutture periferiche e con possibili partner istituzionali e privati che vorranno condividere con noi questa campagna, che costituirà il fulcro delle attività della LNI nel 2024. Ne parleremo meglio più avanti.

In basso da sinistra: Our dream, una barca confiscata accessibile ai disabili; il presidente Marzano con Tina Montinaro, vedova dell'agente Antonio Montinaro, Beppe Tisci, Presidente LNI Palermo, Carlo Bruno, delegato LNI Sicilia Occidentale; l'imbarcazione Hansa 303; giovani allievi del Centro Nautico Nazionale di Ferrara-Lido delle Nazioni.





L'offerta di imbarcazioni elettriche oggi è in costante aumento, dalle piccole barche agli yacht di grandi dimensioni. Per arrivare allo stadio attuale si sono compiuti lunghi studi evolutivi su batterie e propulsori, però al momento sono ancora preferite da molti cantieri le soluzioni ibride, mosse da un motore termico supportato da uno elettrico. Navigare? Sì, ma anche ricaricare le batterie in tempi brevi: un nodo da risolvere al più presto; l'assenza di colonnine abilitate alla ricarica, infatti, può costituire uno stop impietoso per la transizione verso l'elettrico. I punti di attacco elettrico in banchina, in realtà, fino ad ora sono stati allestiti per sostenere l'impianto elettrico delle luci e dei servizi di bordo, lasciando solo ad alcune colonnine da 25 kw la possibilità di essere utilizzate anche per le barche con motore elettrico, colonnine che però al momento sono destinate soltanto ai servizi dei grandi motoryacht.

L'elettricità di bordo nei porti turistici viene offerta nel «pacchetto» di servizi venduto – insieme al rubinetto di acqua – con il posto barca. Altro sarà avere la disponibilità di punti di ricarica veloce per le imbarcazioni in transito, come avviene lungo le autostrade già oggi per le auto. In un'intervista, Roberto Perocchio, presidente Assomarinas, si è dichiarato fiducioso sulla diffusione di punti di ricarica adatti per le imbarcazioni a propulsione elettrica in un futuro a breve termine, ma sarà necessario aspettare la stesura definitiva del Nuovo Codice della Nautica per conoscere nel dettaglio la normativa che disciplinerà i motori elettrici.

E, mentre nei *marinas* si studiano le possibilità di razionalizzare il piano di servizi portuali, perché comprenda anche colonnine per la carica dei motori elettrici sulle barche, i cantieri in tutto il mondo progettano e realizzano scafi di ogni tipo elettrici al 100%.

Si passa da modelli come lo Wave e-550 del cantiere Magonis: in modalità 100% elettrica raggiunge

i 22 nodi di velocità massima, con 12 ore di autonomia a velocità di crociera, ed è spinto da due Torqeedo Cruise da 4 a 10 kW (pari a circa 20 Hp), o un Mag Power, con potenza di 18 o 30 kW, per arrivare al Solar Eclipse Aquanima 40', un catamarano elettrico con pannelli solari, dall'autonomia teoricamente illimitata. Ma in elettrico si può anche navigare "a manetta", come con lo Eelord 6000 del cantiere svedese X Shore: 5,8 metri e un motore elettrico di 225 kW (306 Hp). Ha due opzioni di batteria disponibili: una da 90 kWh e una da 120 kWh. E ancor più veloce è il primo foiling elettrico di Candela, che propone un C8 di 28 piedi, progettato per competere nel settore di mercato dei 28/30 piedi con motori termici, benzina o gasolio. Qui la propulsione elettrica è abbinata ai foil, con prestazioni impensabili su uno scafo tradizionale. Su Candela C-7, infatti, con un motore da 55 kW (75 Hp) e una batteria da 40 kWh è possibile navigare per 50 miglia a 20 nodi, ma con i foil si vola già a 15-16 nodi.

Cresce poi anche il settore pubblico nell'elettrico, dal Black Swan di Seine Alliance, primo battello completamente elettrico per crociere private e professionali sulla Senna, ai tre traghetti elettrici e solari – Fluvius, Navalix e Pontus – che dal primo aprile scorso trasportano cittadini e turisti di Zurigo a emissioni zero, sostituendo i battelli mossi da motori a gasolio, sul Limmat, il fiume che attraversa Zurigo, la più grande città della Svizzera. Le tre navi – ciascuna lunga 22,50 metri e larga 3,80 – sono più spaziose rispetto alle precedenti e ospitano a bordo 61 passeggeri. Gli spazi abitabili, inoltre, sono climatizzati e accessibili in sedia a rotelle. In questo panorama

A sinistra: anche questo X-Yacht 47 monta un elettrico della Oceanvolt;
in basso: le colonnine di ricarica di nuova generazione (da: Il Secolo XIX).

di Maurizio Caldera *

Aumenta l'interesse dei cantieri per gli scafi elettrici. Sono ormai tanti gli esempi di elettrificazione di barche a vela e motore che vanno in direzione dell'elettrico, non esclusi battelli destinati al servizio pubblico.

Traguardo 2035 per la transizione energetica, un traguardo che difficilmente potrà essere rispettato per tanti motivi, soprattutto legati alle economie industriali, ma l'elettrico intanto si diffonde sempre più e ormai trova spazio anche nel settore della nautica. Del resto la tecnologia alla base del motore elettrico sulle barche ha origini lontane, fino a 200 anni fa. Gli impedimenti venivano dalla disponibilità di batterie poco efficienti e difficili da ricaricare, senza contare che i sistemi di accumulo di energia e i motori elettrici erano troppo pesanti e ingombranti.



Nella foto di sfondo: con un Torqeedo entrobordo si sente solo lo sciabordio delle onde; a destra: l'elettrico sullo specchio di poppa di un natante a vela.



«elettrizzante» due aziende si sono specializzate nella produzione di motori elettrici, la Torqeedo e la Oceanvolt. Gli SSI Cruise di Torqeedo offrono il 50% in più di potenza, ma a bordo occupano persino meno spazio. Il nuovo modello di punta, Cruise 12.0, equivalente a 25 cavalli, spinge barche a vela fino a 12 tonnellate. Tutti i motori Cruise, inoltre, sono dotati di un computer di bordo e display con autonomia e durata calcolati con GPS. Su questi motori è montato anche il TorqLink fornito di serie, sistema di comunicazione avanzato di Torqeedo, che consente una condivisione dei dati più rapida e accurata tra i componenti del sistema.

Dal cantiere finlandese Oceanvolt, infine, arriva lo HighPower ServoProp 25 da 48 V con un'elica a passo regolabile, che combina un saildrive ad alta efficienza con il più potente idrogeneratore sul mercato. Una delle caratteristiche uniche dell'HighPower

ServoProp, infatti, è la capacità delle pale dell'elica di ruotare di 360 gradi, consentendo la massima efficienza sia nella propulsione sia nella generazione di elettricità. Integrati direttamente nello scafo, i Sail Drive offrono la doppia funzione di motore e generatore. Quando le barche sono spinte dal vento, l'acqua che scorre sull'elica fa girare il motore al contrario, trasformandolo in un generatore che ricarica le batterie. E il futuro è servito.

* giornalista freelance.





Come abbiamo visto nel numero precedente della rivista, i registri delle unità da diporto avevano in passato consistenza cartacea, e la necessità di trascrivere a mano su di essi i dati tecnici e giuridici di ciascuna barca comportava un notevole dispendio di energie lavorative e di risorse umane per le singole conservatorie, che oltretutto mancavano di un archivio informatico e del collegamento in rete tra di loro. Quest'ultimo aspetto aveva consentito il realizzarsi nel 2010 di importanti truffe alla ribalta delle cronache, mediante le quali taluni soggetti erano riusciti a immatricolare la stessa imbarcazione a nome di proprietari differenti in più di un registro all'insaputa degli altri, ottenendo in tal modo cospicui finanziamenti in leasing da altrettante banche truffate.

Il sistema dei registri cartacei, così accadendo, non dava più affidamento alle banche che effettuavano leasing, né agli stessi proprietari, che si ritrovavano non

*di Aniello Raiola **
foto di Simone Zambito



più garantiti da un sistema che avrebbe dovuto, invece, certificare e tutelare i loro diritti.

A questa grave lacuna si cercò di porre rimedio con la legge 24/12/2012, n. 228, che istituì, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), basato su un archivio unico informatizzato a livello nazionale, i cui vantaggi erano evidenti: certezza dei dati delle barche e possibilità della loro interconnessione per una fruizione rapida, sicurezza tecnico-giuridica, tutela del credito e del leasing, armonizzazione delle procedure, maggiori efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa nel delicato settore della pubblicità navale.

A causa però della carenza di fondi per la creazione del database centralizzato, si dovette attendere il 2018 (D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152) per vedere le norme di attuazione del sistema telematico, che da un lato utilizza per il proprio funzionamento un Centro elaborazione dati già esistente per il ramo automobilistico, cioè il CED della Direzione generale per la motorizzazione, e dall'altro ha sfruttato per il cosiddetto popolamento dell'archivio gli uffici detentori dei registri cartacei (e non ditte specializzate in data entry, come è avvenuto invece in altri settori), che hanno dovuto travasare su supporto informatico i dati presenti nei registri carta-

cei per ogni singola imbarcazione e nave da diporto (per un totale di oltre 100 000 unità) e poi inviarli telematicamente all'archivio.

Il popolamento dell'archivio è durato fino al 1° gennaio 2021, data in cui il nuovo Sistema telematico centrale ha iniziato a funzionare a pieno regime soppiantando le conservatorie periferiche decentrate sul territorio.

L'architettura del Sistema telematico centrale si fonda su tre elementi:

- un Archivio telematico centrale delle unità da diporto, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ATCN);
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, sempre presso il Ministero (UCON);
- sportelli telematici del diportista (STED), diffusi sul territorio.

L'Archivio telematico centrale (registro telematico) è, come accennato, una banca dati centralizzata contenente i dati tecnici e giuridici inerenti alle unità da diporto immatricolate (imbarcazioni e navi da diporto), cioè tutte quelle informazioni riportate nei vecchi registri cartacei. Esso ha sostituito, unificandoli, i registri cartacei detenuti dalle circa duecento conservatorie prima esistenti.

L'UCON è un organo centrale, con competenza su tutto il territorio nazionale, cui sono demandate le funzioni di conservatoria del registro un tempo svolte dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici motorizzazione civile. A tale ufficio, però, non sono attribuiti solo compiti di conservatoria, cioè inerenti alle immatricolazioni e alle trascrizioni degli atti giuridici soggetti a



pubblicità navale, ma anche compiti funzionali alla regolare operatività dell'Archivio e degli STED. Infatti, l'UCON cura i rapporti con il CED della Direzione generale per la motorizzazione e con i soggetti abilitati al popolamento dell'Archivio e vigila sul corretto utilizzo del sistema; abilita, come vedremo in seguito, gli STED; effettua le operazioni di validazione delle informazioni contenute nell'Archivio; procede alle immatricolazioni e alle trascrizioni di atti soggetti a pubblicità navale sulla base della documentazione acquisita tramite gli STED; effettua l'accertamento di conformità e la validazione delle richieste di operazioni presentate dall'utenza tramite gli STED.

Gli Sportelli telematici del diportista, infine, sono attivati presso tutte le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici motorizzazione civile, nonché presso quegli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (un tempo denominati agenzie nautiche) e quei raccomandatari marittimi, che sono stati abilitati dall'UCON. L'utente tramite lo Sportello prescelto - in collegamento telematico con il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione - può espletare le pratiche di immatricolazione e cancellazione delle unità da diporto, di trascrizione dei passaggi di proprietà e di ogni altro atto soggetto a pubblicità, nonché di rilascio e aggiornamento dei documenti di bordo. Lo sportello è in pratica l'interfaccia tra utenza della nautica e Amministrazione (Ufficio di conservatoria centrale) per quanto attiene le pratiche amministrative inerenti al diporto nautico. Nel nuovo sistema lo Sportello telematico del diportista istruisce tutte le pratiche amministrative del diporto, che necessitano comunque e sempre della validazione dell'UCON per il successivo rilascio all'utente dei documenti di navigazione aggiornati. La vigilanza sugli STED compete alle Capitanerie di porto e agli Uffici motorizzazione civile, che in caso di irregolarità dovranno informare l'UCON, che dispone di poteri di sospensione e cessazione dell'operatività degli STED privati (studi di consulenza e raccomandatari marittimi).

I vantaggi del nuovo sistema telematico sono indubbi: risparmio di tempo e di



energie lavoro, sicurezza tecnico-giuridica e standardizzazione delle procedure, con conseguente maggiore efficienza dell'azione amministrativa. Ma affinché il nuovo sistema funzioni effettivamente a pieno regime occorrerà attendere ancora qualche anno per svariate ragioni. Innanzi tutto, durante la fase di popolamento dell'Archivio telematico sono stati commessi troppi errori anche per i tempi ristretti imposti dalla legge. In secondo luogo, il personale dell'UCON è ancora sottodimensionato rispetto alle esigenze di tutto il territorio nazionale (che prima poteva contare su ben duecento conservatorie) e necessita inoltre di formazione specialistica e aggiornamento costanti. Infine, il sistema informatico prescelto è quello nato per il settore automobilistico e va continuamente adattato con le dovute implementazioni al settore della nautica.

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

Dalla mafia alla legalità



Al via la Campagna Life A-Mar Natura 2000, dal Golfo dei Poeti molla gli ormeggi nave Teta. La barca a vela, confiscata alla criminalità organizzata e affidata alla Lega Navale italiana, inizierà dalla Spezia il suo giro all'insegna dell'esplorazione della biodiversità e toccherà siti marini tra Liguria, Sicilia, Toscana, Sardegna e Lazio. Il mare e la natura protagonisti.

*di Antonio Cosentino **

È salpata lo scorso 15 maggio dal suggestivo Golfo dei Poeti l'imbarcazione *Teta*, la nave a vela proveniente dai sequestri alla criminalità organizzata, affidata dall'autorità giudiziaria alla Lega Navale italiana e messa al servizio della *Campagna Life A-Mar Natura 2000*.

La Campagna velica nel Mar Tirreno, coordinata da *Triton Research*, con il supporto operativo della Lega Navale Italiana, rientra nell'ambito del progetto *Life A-Mar Natura 2000*, finanziato dal programma *Life Environmental Governance & Information* dell'Unione Europea, mirato a diffondere e promuovere la conoscenza delle aree marine della rete europea Natura 2000, coordinato da *Federparchi-Europarc Italia*, coinvolge anche l'associazione *Lipu*, ente per la tutela della natura, la conservazione della biodiversità e la promozione della cultura ecologica, e il partner spagnolo *Fundación Biodiversidad*.

Un progetto di comunicazione con azioni mi-

rate a informare e far conoscere ai cittadini e operatori del settore una parte del patrimonio naturale del Paese, ma anche a formare, educare, sensibilizzare e coinvolgere attivamente tutti i portatori di interesse del mondo del mare, dalle istituzioni all'ambiente della ricerca, dagli operatori della nautica ai referenti delle attività sportive-ricreative, dai pescatori agli imprenditori locali, stimolando comportamenti più sostenibili, partecipativi e promotori di buone pratiche.

L'ammiraglio Donato Marzano, presidente della LNI, nel corso della presentazione alla stampa che si è svolta alla Spezia presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare, sottolinea: «La Campagna rientra tra le molte iniziative che portiamo avanti nell'ambito della protezione del mare, una delle aree della missione della LNI da decenni. Vorrei sottolineare che gli equipaggi, formati da soci della Lega Navale appassionati di mare e di vela, utilizzeranno l'App *NauticAttiva*, sviluppata congiuntamente con l'Università di Bari "Aldo Moro", in coordinamento con il nostro Centro Culturale Ambientale, per mappare, nelle aree marine



La Campagna velica attraverserà per due mesi i luoghi più incontaminati del Mar Tirreno grazie al supporto della Lega Navale italiana.

protette che attraverseremo nel corso dell'intera navigazione, specie protette e rifiuti».

Il contributo nella logistica della Lega Navale è fondamentale per il monitoraggio del territorio, per la salvaguardia dei parchi marini e naturali e per la protezione dell'ambiente marino; è una missione che portiamo avanti con la sensibilizzazione nelle scuole e la pulizia dei fondali».

L'itinerario della Campagna è alla scoperta di alcuni dei gioielli del Mediterraneo: i siti marini, soprattutto perché all'interno del progetto le imbarcazioni assumono un nuovo valore.

«Come Lega Navale mettiamo gli equipaggi e le barche sequestrate alla malavita. Si tratta di barche che venivano utilizzate dalla criminalità organizzata navigando verso le Cinque Terre; *Teta* raggiungerà il sito marino Fondali Punta Mesco-Riomaggiore, importante per la varietà di *microhabitat* e per il buono stato di conservazione, proseguirà poi per la Sicilia arrivando a Palermo, Trapani e il paradiso delle

Egadi e poi quello delle Eolie, per poi passare all'Arcipelago toscano e infine in Sardegna, tra il Parco dell'Arcipelago della Maddalena, il Parco dell'Asinara e Oristano. La Campagna si concluderà a fine giugno nel Lazio (22-28 giugno), alla scoperta del Circeo e delle coste più vicine con eventi a terra che comprenderanno visite guidate, eventi, conferenze stampa, organizzate da *Federparchi*, ed eventi organizzati dalla *Lipu* in prossimità di siti Natura 2000 di significativo valore per la tutela dell'avifauna, con l'evento conclusivo che si terrà a Ostia il 28 giugno.

Tra gli scopi del progetto anche la divulgazione per quanto concerne le aree marine protette, che spesso sono nominate, ma di fatto non se ne approfondisce la conoscenza. A sottolineare questo aspetto è Raffaele Grandi, fondatore di *Triton Research*: «*Life-a-mar Natura 2000* nasce dal sogno di far conoscere a tutti la bellezza naturale italiana; tanti parlano di mare, ma pochi conoscono davvero le aree marine

naturali che abbiamo nel nostro Paese».

La natura sarà protagonista, soprattutto perché per il futuro abbiamo, come afferma Luca Santini, presidente *Federparchi*, prescrizioni da seguire: «La Comunità europea ci sta chiedendo di arrivare al 30% del territorio marino protetto, ad oggi siamo al 16%, per questo è importante fare sensibilizzazione per raggiungere questo obiettivo».

Nella primavera 2024 la Campagna velica verrà replicata in Spagna per un altro mese, sotto la guida di *Fundación Biodiversidad*, fondazione pubblica del Ministero per la Transizione Ecologica e la Sfida Demografica del Paese, che porta avanti diversi progetti di conservazione e gestione dei siti della Rete Natura 2000.

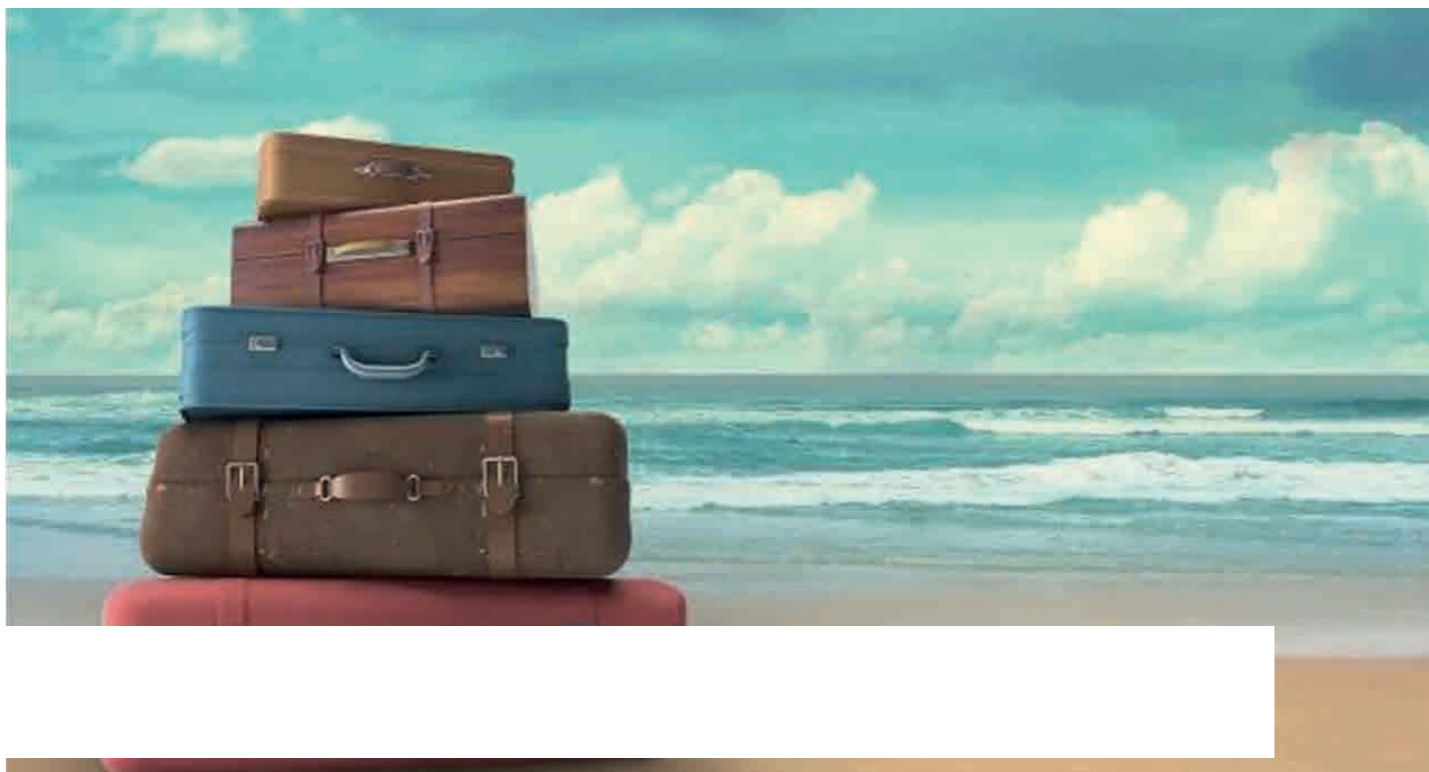
* giornalista.

Sono cinque le imbarcazioni sequestrate alla malavita organizzata impegnate nel contrabbando di armi, esseri umani e droga, assegnate alla Lega Navale Italiana per lo svolgimento di attività istituzionali.



Accanto: a sinistra Dario Nosedà, velista e socio della Lega Navale italiana di Lerici, a destra Raffaele Grandi, Presidente di Triton Research; in basso: Alberto Belelli, socio della LNI di Lerici con Dario Nosedà.





La normativa sull'accessibilità da parte delle persone a mobilità ridotta sulle navi passeggeri.

*di Claudio Boccalatte **

Oggi la medicina ha raggiunto risultati che nei secoli passati sarebbero stati impensabili, in particolare in termini di aumento dell'aspettativa di vita e di capacità di superare malattie e incidenti che una volta avrebbero avuto esito fatale. Una delle conseguenze di questi progressi è l'aumento della quota di popolazione anziana o portatrice di disabilità, soprattutto nei Paesi più sviluppati. Contemporaneamente si è consolidato il principio che la società deve offrire a tutte le persone le stesse possibilità di usufruire di ciò che la società stessa offre: è il concetto dell'inclusività, che, semplificando, richiede che quello che la società può offrire venga offerto a tutti gli esseri umani, senza barriere legate al sesso, alla razza o ad altre caratteristiche. In particolare per chi è affetto da una disabilità si parla di accessibilità: tutti devono poter accedere a un servizio, senza essere bloccati da ostacoli o «barriere»; l'esempio più immediato è la presenza in un edificio di una scala, che costituisce una «barriera» per le persone che sono obbligate a muoversi su una sedia a rotelle: per rimuovere questa barriera deve essere presente un

mezzo di accesso alternativo, come un ascensore di idonee caratteristiche, un montascale o una pedana elevatrice. Il concetto di accessibilità oggi non è più rivolto solo ai disabili, intesi come persone affette da una patologia medica certificata, ma più in generale a tutti coloro che vengono definiti «Persone a Mobilità Ridotta» (indicate con la sigla PMR), ossia «le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli» (Direttiva UE 2017/2108 in data 15 novembre 2017).

Questa evoluzione sociale ha portato allo sviluppo di una normativa che stabilisce i requisiti minimi di accessibilità. Inizialmente focalizzata sugli edifici, questa normativa si è poi rivolta anche ai mezzi di trasporto, terrestri, aerei e navali. Naturalmente le norme per gli edifici e per i diversi mezzi di trasporto sono differenti, ma rispondono allo stesso principio, che è quello di assicurare, per quanto tecnicamente fattibile, che le persone a mobilità ridotta possano avere la possibilità di accedere in autonomia a tutti i



servizi che sono offerti al pubblico.

In Italia il DM 236 del Ministero dei Lavori Pubblici in data 14.06.1989 ha stabilito le prime norme tecniche e dimensionali per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici residenziali pubblici e privati. Questo decreto si applica esclusivamente a opere di edilizia, e quindi non ai mezzi di trasporto e in particolare non alle unità da trasporto passeggeri. Il successivo DPR 503 del 24.07.1996 (norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici) comprende alcune norme applicabili ai «Servizi di Navigazione Marittima», le quali fanno riferimento a criteri dimensionali riportati nel precedente DM 236 del 1989.

In ambito internazionale nel 1975 l'assemblea generale dell'ONU ha adottato la risoluzione n. 3447 «Dichiarazione sui diritti delle persone disabili», nella quale si stabilisce che le PMR hanno gli stessi diritti fondamentali degli altri cittadini, e che hanno diritto a misure progettate per far sì che possano essere quanto più autosufficienti possibile. L'ICAO, organizzazione internazionale dell'aviazione civile, ha adotta-

to misure per facilitare il trasporto aereo delle PMR già nel 1968 (Annesso 9 alla convenzione di Chicago).

Le navi in navigazione internazionale sono indicate anche come «navi SOLAS», in quanto la principale normativa sulla sicurezza della navigazione internazionale è la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS), elaborata nell'ambito di quella che oggi è l'organizzazione marittima internazionale IMO. Il MSC (Maritime Safety Committee), organo tecnico dell'IMO per il settore della sicurezza della navigazione, ha emesso il 24 giugno 1996 la circolare IMO MSC/Circ. 735, che stabilisce linee guida per il progetto e l'operatività di navi passeggeri nuove per venire incontro ai bisogni di persone disabili e anziane a bordo. Si danno indicazioni su come dovrebbero essere gli accessi alla nave, sia a piedi sia su automezzi, gli ascensori, gli spazi passeggeri, ecc. Questa circolare contiene i principi basilari che saranno poi trasposti, tramite la normativa europea, nella legislazione nazionale. Si tratta di una «raccomandazione» e non di una risoluzione, quindi dal punto di vista legale



non è vincolante se non viene recepita da altri atti normativi. Un altro documento dell'IMO, la circolare FAL/5 circ. 3 in data 25 agosto 1989, si occupa di «Accesso ai terminal passeggeri marittimi per le persone anziane e disabili».

In Italia, in particolare per le navi impegnate in navigazione nazionale, la normativa di riferimento è in gran parte discendente dalle norme europee. Con la direttiva 98/18/CE (attuata in Italia con il DL 45/2000) è stato istituito un livello uniforme di sicurezza per persone e cose e di protezione dell'ambiente sulle navi e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti adibite a viaggi nazionali nei Paesi dell'Unione. In questa direttiva non sono presenti requisiti specifici per le PMR, requisiti che sono invece stati introdotti con la successiva direttiva UE

24/2003 del 14.04.2003, attuata in Italia con il D.Lgs. 52 del 08.03.2005. In tale direttiva, infatti, vengono introdotti per la prima volta i «Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta», che devono essere seguiti dagli Stati Membri «ove fattibile» sulla base degli orientamenti contenuti nell'Allegato III di detta direttiva. La direttiva stabilisce requisiti diversi per le navi esistenti (cioè impostate prima del primo gennaio 2004) e navi nuove (cioè impostate successivamente a tale data).

Per le navi italiane impegnate in navigazione nazionale ha particolare importanza la circolare n. 10/SM emessa dal Ministero dei Trasporti il 04.01.2007. In detto documento si stabilisce un piano d'azione nazionale per adeguare la flotta di bandiera agli orientamenti dettati dalla stes-



A destra: su alcune unità di non recente costruzione l'unico strumento atto a consentire alle persone che non sono in grado di salire autonomamente le scale è l'impiego di una "sedia portantina" portata da membri dell'equipaggio appositamente formati (per g.c. Delcomar). In basso: è molto importante che eventuali limitazioni alla mobilità delle PMR a bordo siano chiaramente evidenziate fin dall'imbarco a bordo. (Per g.c. Delcomar).



Questo M/T non è dotato di sistemi mobili per raggiungere i ponti superiori, nè bagno per PMR.
This ferry is not equipped with mobile systems to reach the upper decks nor the PRM bathroom.

Per i passeggeri a mobilità ridotta (PMR) con necessità di assistenza, rivolgersi al personale di bordo.
For assistance to persons with reduced mobility contact the crew.

sa circolare. I requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta (PMR) coprono i seguenti argomenti:

- Informazioni prima del viaggio - prenotazioni.
- Accesso alla nave e mobilità all'interno della nave.
- Ascensori («Deve essere previsto almeno un ascensore accessibile per le PMR dal ponte di imbarco agli spazi comuni, alle cabine e ai servizi igienici»).
- Imbarco e parcheggio dei veicoli a bordo.
- Requisiti per assicurare la mobilità a bordo per le PMR.
- Sistemazione a bordo.
- Alloggi e servizi igienici.
- Cartelli indicatori e mezzi per comunicare messaggi.
- Segnali di allarme specifici.

Tra i provvedimenti di natura tecnica, oltre a quelli finalizzati alle disabilità motorie, come ascensori e rampe con pendenza ridotta, sono presenti provvedimenti finalizzati alle disabilità sensoriali, come guide e marcature tattili per gli ipovedenti e non vedenti e annunci anche in modalità video per i non udenti. Nel caso di

navi esistenti difficili da modificare assumono grande importanza provvedimenti alternativi basati sull'adozione di procedure che devono essere attuate dal personale di terra e di bordo, soggetto a uno specifico addestramento; fondamentali sono anche le misure di trasparenza, cioè rendere noto quali servizi sono offerti alle PMR e quali invece no, e quale sia la procedura per la richiesta di tali servizi. La circolare afferma, relativamente alle navi esistenti: «Per rendere accessibili i servizi alle PMR non è sempre necessario attuare interventi strutturali sui locali (ad esempio installando una scala per l'imbarco o allargando il vano di una porta). In molti casi, sono sufficienti misure alternative, ovvero prevedere modalità differenziate per il servizio al cliente disabile; a tal fine diventa fondamentale un adeguato addestramento del personale di bordo. Ovviamente, laddove queste misure non siano sufficienti per superare le barriere all'accesso ai servizi da parte delle PMR, le modifiche strutturali rappresentano la sola risposta possibile». Si accetta quindi, in questi casi particolari, che venga soddisfatto il requisito dell'accessibilità, anche rinunciando alla piena autonomia.

Il 17 dicembre 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso «Linee guida contenenti prescrizioni tecniche per agevolare l'accessibilità e la mobilità a bordo da parte delle persone a mobilità ridotta», quale Allegato II alla circolare n. 10/SM, della quale costituiscono parte integrante. Queste linee guida sono costituite da due parti: la prima applicabile alle navi di grandi capacità (che trasportano più di 400 passeggeri o hanno più di 50 cabine oppure alle unità veloci con più di 450 passeggeri), la parte II invece applicabile alle navi di limitata capacità.

Gli orientamenti europei sui requisiti di sicurezza delle navi passeggeri e delle unità veloci passeggeri per le persone a mobilità ridotta



sono stati modificati prima con la «Direttiva 2009/45/CE in data 6 maggio 2009» e poi con la «Direttiva 2010/36/UE in data 1° giugno 2010». Il «Regolamento UEN. 1177/2010 del 24.11.2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne» sancisce la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle PMR, e stabilisce come dev'essere formato il personale in assistenza alle PMR stesse.

L'ultima normativa che ha modificato il quadro di riferimento è il D.Lgs. 43 del 12.05.2020, che assegna al Registro Navale Italiano RINA o ad altro Organismo Tecnico riconosciuto l'esecuzione delle verifiche di rispondenza delle navi nazionali alla normativa PMR, mentre prima tali visite erano demandate all'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto) mediante apposite Commissioni di visita. Il RINA ha emanato la notazione di classe addizionale «PMR-ITA», nella quale sono riportati in dettaglio tutti i controlli che devono essere effettuati sulle navi passeggeri per assicurare l'idoneità al trasporto delle persone a mobilità ridotta; le navi traghetti italiane sono oggi dotate di un disegno che riporta le sistemazioni per il trasporto delle PMR approvato dal Registro.

Oggi sono ancora in servizio, soprattutto sulle

rotte minori, numerosi traghetti piuttosto anziani, costruiti negli ultimi 3 decenni del XX secolo. Queste unità non sono sempre dotate delle sistemazioni per l'accessibilità in autonomia di tutti i locali di bordo da parte delle PMR (ad esempio gli ascensori); tali manchevolezze sono ovviate mediante provvedimenti organizzativi, innanzitutto con l'addestramento specifico del personale. In ogni caso l'idoneità di queste misure è soggetta a un procedimento di approvazione da parte di Organismi Tecnici. Man mano che i traghetti più vecchi vengono sostituiti con unità di costruzione più recente, si realizza pienamente, anche nel trasporto passeggeri via mare, il principio secondo cui alle PMR deve essere assicurata la possibilità di muoversi in autonomia e di usufruire di tutti i servizi offerti al pubblico.

* ammiraglio ispettore (GM) in ausiliaria.



PROFESSIONISTI DEL MARE



**MARINA
MILITARE**



sfida il «canale delle ossa»

di Antonio Cosentino*

L'atleta professionista di SUP, socio della Lega Navale Italiana di Civitavecchia, si appresta a partecipare alla Molokai 2 Oahu. L'attraversamento del Ka'iwi Channel, detto anche il «canale delle ossa», vista la sua profondità di 700 metri è tra i canali più insidiosi al mondo. Nessun italiano ha mai partecipato a questa impresa; Tommaso potrebbe entrare nella storia.

Conosciamo Tommaso Pampinella. Tommaso nasce a Civitavecchia l'8 marzo 1994; è uno *stand up paddler* professionista italiano e amante del mare, laureato in Scienze Motorie con tesi sperimentale sul SUP con specialistica in Management dello Sport. Dopo una carriera da ginnasta, dal 2016 decide di dedicarsi agli sport acquatici iniziando la sua carriera professionale con JP e NeilPryde. Raggiunge il 3° posto al SUP European Championship nel 2022 con il team Italia, campione italiano nel 2018, vicecampione italiano nel 2019 e terzo posto nel 2019. 2°



Il SUP è uno sport in forte ascesa, viverlo da professionista cosa vuol dire? La tua vita com'è cambiata praticando questo sport? Da istruttore cosa trasmetti ai più giovani?

Il SUP è sicuramente lo sport che ha avuto una crescita maggiore rispetto agli altri negli ultimi decenni e questo è dovuto sicuramente al fatto che chi lo pratica riesce da subito a stabilire un forte legame con il mare ma allo stesso tempo con i laghi e i fiumi, ed è questo che lo rende uno sport unico. Viverlo da professionista mi ha cambiato totalmente la vita, in quanto il legame tra me e il mare è diventato qualcosa di ancora più forte. Ora devo allenarmi ogni giorno per raggiungere i miei risultati; tutto avviene in mare e facendo quello che più amo. Proprio grazie al SUP ho viaggiato moltissimo in tutto il mondo e ho pagaiato in posti di cui nemmeno sapevo l'esistenza. Anche conoscere persone di ogni parte del mondo,

con culture totalmente differenti dalla nostra, ma con la stessa identica passione, mi ha aiutato a crescere e a vedere il mondo in diverse prospettive. Ho imparato che non sono solo i risultati da raggiungere che ti spingono a migliorare e ad allenarti ogni giorno, ma è proprio la passione che hai che ti permette di farlo. Fare sport per star bene e per vivere è la cosa che più amo, poi i risultati sono arrivati.

Hai partecipato a numerosi eventi nazionali e internazionali: coppe del mondo, campionati del mondo e campionati europei. Nel 2022 conquistasti con la nazionale italiana il terzo posto ai campionati europei in Danimarca. Quali sono i ricordi o qualche rammarico che ti porti dentro? Il raggiungimento di un traguardo è frutto di un intenso allenamento e perseveranza; come hai superato eventuali

posto al *Paris Nautic Paddle* nel 2018 categoria PRO. Nel 2020 ha raggiunto il 3° posto all'*APP Fast Track*, raggiungendo i 19,2 km/h su tavola JP sup race.

Tommaso è tra i primi 25 atleti del mondo nella disciplina del SUP, un professionista del circuito *APP World Tour* con esperienza in molte gare *Eurotour* dal 2017. Socio della Sezione di Civitavecchia della Lega Navale Italiana, gareggia per il Circolo Canottieri Aniene 1892.

Conosciamo il nostro atleta, che si appresta a partecipare alla *Molokai 2 Oahu*, una sfida di *paddleboard open-ocean* per atleti nelle divisioni PRONE, SUP e FOIL.

Tommaso, dalla ginnastica artistica al mare, un nesso difficile da trovare, due mondi e due realtà diverse. Com'è nata questa passione per il mare?

Il mare è la mia grande passione, in particolare il surf; fin da piccolo mia madre, insegnante di ginnastica artistica e di scienze motorie, mi ha portato in palestra e quindi è nato un grande interesse per la ginnastica artistica, a cui devo moltissimo per quello che sono ora. Nel frattempo, però, la passione per il mare è sempre stata parte della mia vita; per questo all'età di 10 anni decido di iniziare a fare surf. Da quel momento non sono più voluto uscire dall'acqua. Quando poi all'età di 22 anni subisco un infortunio alla spalla durante un esercizio agli anelli, non passo un buon periodo, e sento sempre di più la necessità di stare in acqua più tempo possibile. Grazie alla Lega Navale di Civitavecchia, dove ero socio già da tempo, inizio a rivalutare l'idea del SUP come una sorta di strumento di terapia, che mi permette di stare in mezzo al mare per molto tempo. Decido così che quella è la mia strada, la mia via di fuga.





difficoltà e quali sono le emozioni che provi oggi?

Raggiungere determinati risultati all'inizio era quasi impensabile per me. Io lo facevo per stare bene, poi sono arrivate le prime gare e da un momento all'altro le gare internazionali, senza nemmeno accorgermene. Questo è quello che amo di più della mia carriera: vivere quello che viene e farlo con passione, per questo mi porto dentro un bagaglio di emozioni enorme. Fin da quando ero bambino il mio sogno era quello di vestire e di onorare la maglia della nazionale, ma purtroppo con la ginnastica non ci sono mai riuscito; il mio sogno non era del tutto svanito, ma l'avevo messo da una parte. Quando poi nel 2018, all'età di 24 anni, 19 anni di sport alle spalle, mille infortuni e due sport cambiati, ricevo la mia prima convocazione dalla Nazionale Italiana Surfing FISW per il Campionato Europeo in Sardegna per me è stato incredibilmente emozionante. Arrivai 4°, sfiorando il podio e dietro alla Danimarca. Dopodiché sono arrivate moltissime altre soddisfazioni a livello nazionale ed internazionale, ma allo stesso tempo anche un periodo pieno di infortuni che è durato per ben due anni, dal 2019 al 2021. Problemi alla schiena e gomiti che mi impedivano di allenarmi al meglio e di stare a lungo in acqua. Poi, però, nel 2021, con soltanto due settimane di allenamento decido di partecipare al mio primo Campionato del Mondo ICF in Ungheria e conquisto una finale totalmente inaspettata nella gara sprint. Senza dub-

bio la soddisfazione più grande avviene nel 2022, quando mi riconvocano per la seconda volta con la Nazionale Italiana ai Campionati Europei in Danimarca. Un sogno per me, dopo tutto quello che avevo passato. La gara sprint non va nel migliore dei modi, poiché cado all'arrivo a causa di una buca nel fondale inaspettata nella spiaggia di Hvide Sande; ciononostante, riesco a conquistare una medaglia di bronzo nella gara a staffetta composta appunto da me, mia sorella Cecilia, Claudio Nika e Caterina Stenta. A quell'europeo finiamo al terzo posto come nazione, proprio davanti alla Danimarca. Questa per me è molto più di una medaglia: è un riconoscimento alla mia carriera da atleta. Ho superato ogni difficoltà con determinazione e con tanta voglia di emergere; ci sono stati momenti terribili in cui non potevo nemmeno uscire in acqua per diverso tempo, ma è forse questo quello che mi ha dato la spinta a raggiungere certi risultati. Crederci sempre e allenarsi sodo: questo è l'unico modo per sconfiggere le difficoltà.

Il prossimo appuntamento che ti attende è la partecipazione alla Molokai 2 Oahu. Cosa ti ha spinto a prendere parte a questo evento, dove la preparazione fisica, la forza e la tecnica sono fattori determinanti per affrontare le insidie dell'evento più importante per lo sport del paddleboard?

Da sempre il mio sogno principale è stato di parteci-



pare alla gara oceanica più importante al mondo: la Molokai 2 Oahu. Quello che mi spinge a partecipare a quest'evento è l'amore per il mare e la voglia di spingermi oltre i miei limiti. Comparire nella lista dei partecipanti per questa gara è come un sogno che pian piano prende forma.

La Molokai 2 Oahu è una sfida di paddleboard open-ocean, per atleti nelle divisioni PRONE, SUP e FOIL. Annullata nel 2020-2022 a causa della pandemia mondiale da COVID-19, ogni anno l'evento attira oltre 250 fra i migliori atleti del mondo da oltre 25 Paesi differenti, ma con un unico obiettivo: l'attraversamento di uno dei corpi idrici più imprevedibili del mondo. Partendo dall'isola di Molokai, la gara di 32-miglia consiste nell'attraversare il canale Ka'iwi, una vera sfida per tutti gli atleti a causa delle forti correnti, venti e fondali molto profondi per arrivare alle rive sud di O'ahu. Uomini e donne dovranno affrontare condizioni oceaniche con venti a favore, su uno dei canali più profondi del mondo. I migliori atleti in genere completano la gara in meno di cinque ore, cavalcando lunghe onde oceaniche presenti al centro del canale. La gara inizia sulla spiaggia di Kaluakoi, sulla costa nord di Molokai, e termina a Maunaloa Bay, sulla costa meridionale di O'ahu. La sfida è un'esperienza profondamente personale, che prova la resistenza fisica e mentale di ogni atleta. Nel suo primo anno, l'attraversamento è stato considerato una "sfida amichevole" tra leggendari bagnini e watermen di O'ahu. Oggi

la M2O è l'evento più importante per lo sport del paddleboard e continua a mostrare le abilità dei watermen internazionali contro la bellezza e la forza del canale Ka'iwi. Nel 2022, Molokai 2 Oahu ha collaborato con Spartan Obstacle Races per continuare a far crescere l'evento e amplificarlo con la vasta comunità di Spartan resistance.

L'evento sarà trasmesso in streaming su tutte le piattaforme internazionali del settore e, visto l'annullamento delle ultime tre edizioni causa covid, quest'anno sarà un'edizione speciale in cui i media daranno maggiore priorità. Essendo l'unico italiano di sempre a competere avrà maggiore visibilità anche sul territorio nazionale.

La programmazione per questo evento è partita già da gennaio, in quanto le parti più complicate da pianificare sono l'organizzazione e i costi da sostenere. Oltre ai voli e agli spostamenti interni tra le isole delle Hawaii, ci sono da considerare mille altre cose tra cui: l'affitto della tavola sul posto, il pernottamento, la barca d'appoggio personale che mi segue durante la traversata con il capitano a bordo, il personale di assistenza a bordo della barca, i trasferimenti della tavola da un'isola all'altra e le spese da sostenere per la preparazione. Partirò il 24 luglio da Roma e arriverò a Maui, dove resterò ad allenarmi con l'attrezzatura affittata sul posto fino al 28 luglio, quando partirò per Molokai, dove starò per due giorni prima che inizi la gara di domenica 30 luglio alle 7:00 della mattina. A quel punto dovrei arrivare nel primo pomeriggio all'isola di Oahu, dove pernorrerò fino al 3 agosto, prima di tornare a casa. È partita già da gennaio una campagna di sponsorizzazione per l'evento, ma ancora non vi è nulla di certo.

Tommaso e la Lega Navale Italiana, un binomio accompagnato da...

Sono cresciuto alla Lega Navale Italiana di Civitavecchia, che è ancora oggi la sede dei miei allenamenti giornalieri. Come ho detto prima, sono sempre grato a tutta la Sezione, in quanto senza di loro non avrei mai avuto la possibilità di allenarmi regolarmente tutti i giorni e con serenità. La Lega Navale per me non è soltanto la sede dei miei allenamenti, ma anche la mia seconda casa. Essere circondato da persone che condividono le stesse passioni per gli sport acquatici e per il mare in generale per me è davvero importante e mi fa stare bene. Ringrazio ancora per tutto quello che la LNI mi ha dato e per quello che sta ancora facendo per me. Se riuscirò ad attraversare il canale Ka'iwi vorrà dire che anche un pezzo della Lega Navale ci sarà riuscita insieme a me.

* giornalista.



Legati al mare: la Sezione di Ostia festeggia 85 anni

*Visita alla Sezione di Ostia
in occasione dell'Open Day 2023 della Lega Navale Italiana.
Attività, obiettivi e sfide future
nelle parole della presidente, Carola De Fazio.*

*di Anita Fiaschetti **

«**V**ieni a conoscerci, unisciti a noi»: questo è l'invito della seconda edizione dell'Open Day Nazionale della Lega Navale Italiana, svoltosi dal 21 al 23 aprile nelle diverse sedi territoriali. Obiettivo: avvicinare le istituzioni, le associazioni, gli enti, le scuole, i cittadini e, in particolare, i giovani allo spirito e ai valori della LNI, che da oltre 125 anni è impegnata nella promozione della cultura del mare. Il tutto grazie all'impegno quotidiano di oltre 53000 Soci,



80 basi nautiche e 259 strutture periferiche presenti in tutta Italia. Un weekend importante soprattutto per la Sezione di Ostia, che proprio il 21 aprile ha compiuto ottantacinque anni. «La nostra sezione è storicamente riconosciuta per la pratica sportiva e per la divulgazione dello sport nei giovani. Non a caso qui crescono talenti che poi approdano nei vari gruppi sportivi militari. Nel tempo, però, ci siamo dedicati anche agli altri pilastri dello statuto, a quelli che riconosciamo come il nostro core: ambiente, solidarietà e cultura», afferma Carola De Fazio, dal 2019 presidente della Sezione di Ostia. «Abbiamo cominciato a fare progetti sull'ambiente grazie alla collaborazione della facoltà di Ingegneria del mare dell'Università di Roma Tre, promosso attività di pulizia delle spiagge, raccolta delle plastiche e sensibilizzazione sul tema delle microplastiche verso i giovani. Per quanto riguarda la nautica solidale con l'aiuto della

Presidenza Nazionale siamo riusciti a prendere una barca, la prima mi auguro di una lunga serie, che permette alle persone con disabilità di navigare: l'Hansa 303. Sono sicura che con questo tipo di imbarcazione riusciremo a sviluppare progetti interessanti, grazie anche alla Federazione Italiana Vela e alla collaborazione del porto di Ostia. L'obiettivo è quello di rendere il mare navigabile a tutti». L'impegno con le persone con disabilità non è nuovo in Sezione: i primi progetti, seppure a fatica, risalgono al 2019. «Sebbene con imbarcazioni meno adeguate, abbiamo dato l'opportunità a persone con disabilità di vivere il mare, cosa che in altri contesti non sarebbe stato possibile», aggiunge Roberto De Vitovich, istruttore e oggi direttore sportivo del circolo. «Sono socio LNI da più di 20 anni, istruttore di kitesurf di secondo livello per la Federazione Italiana Vela, istruttore base per la LNI. Sono qui sempre e cerco di far sì che le



cose vadano al meglio sia per la parte agonistica che per quella dei soci o degli eventuali ospiti. Nella mia esperienza da istruttore ammetto che il nostro punto di forza risiede nella scuola di vela estiva, quella che facciamo dai 6 ai 16 anni. È lì che creiamo la voglia di andare per mare, lì che inneschiamo la passione. Questo sport che poi diventa un lavoro lo fai solo se hai passione: ed è questo quello che trasmettiamo alle nuove generazioni. Il mare deve essere una passione, va rispettato e condiviso. Attraverso la formazione facciamo cultura del mare, iniziamo i corsi con l'alzabandiera, tutti vestiti uguali, e questo nostro modo di fare ottiene un riscontro importante sia da parte dei genitori che da parte dei giovani. Per loro siamo dei professionisti, ma allo stesso tempo degli educatori: ci confrontiamo, creiamo interesse, spieghiamo senza annoiare. Insomma un lavoro intenso; si è istruttori, a tratti psicologi, ma si ottengono belle soddisfazioni».

«I bambini si appassionano e ti riempiono di domande, a tal punto che molti di loro a settembre decidono di iscriversi al corso di vela», aggiunge la De Fazio. Sport, ambiente, solidarietà, cultura nautica: i pilastri fondanti dello Statuto LNI sono ben rappresentati dalla sezione di Ostia, oggi il primo circolo d'Italia per la classe optimist. Traguardi che Carola sente molto: «Io sono nata qui, mio nonno era il custode della sede e tutta la mia famiglia conosce bene questo posto. Io qui ci sono cresciuta, ho praticato vela, sono diventata socia. Poi nel 2016 mi proposero di far parte del Consiglio Direttivo, come consigliere, nel ruolo della comunicazione. Stando da quella parte ho capito che molte cose si potevano cambiare: per questo nel 2019 mi sono candidata come Presidente e ho vinto le elezioni, arrivando oggi al mio secondo mandato». Con l'elezione nel 2019 alcuni schemi del circolo si rompono, come ella stessa confessa, e nono-



In alto da sinistra: Giuseppe Perrini della Presidenza Nazionale LNI, Carola De Fazio e Roberto de Vidovich istruttore Fiv II livello kitesurf. Nelle altre foto alcuni momenti dell'Open Day.

A destra: il Presidente Nazionale LNI, Donato Marzano con Carola De Fazio, presidente della Sezione di Ostia; in alto a destra di spalle: Niccolò Gimigliano, istruttore Hansa.

stante qualche diffidenza iniziale, oggi è molto apprezzata nel suo ruolo, a tal punto che nell'ottobre 2022 è stata eletta come membro del Consiglio Direttivo Nazionale. «Una vera sorpresa essere votata da 250 presidenti di tutta Italia, molti dei quali nemmeno conoscevo. È stata una soddisfazione importante, perché vuol dire che le persone ti osservano, vedono quello che fai, ti giudicano ma ti apprezzano. In questo nuovo ruolo porterò la stessa passione e le stesse competenze dimostrate finora».

Nella sede di Ostia, dove è nata e dove resta, la De Fazio dice: «Siamo una realtà medio grande, abbiamo 5 dipendenti, 800 soci, 120 atleti. Non è facile gestire una struttura del genere, ma vorrei poter mettere da parte il giusto per investire in tutte le attività in egual modo. Vorrei che questo posto diventasse un polo di riferimento nazionale e non solo più territoriale; una sezione accessibile a

tutti, dove la vela non venga vista più come uno sport di nicchia, ma di tutti. Mi fa male pensare che ci sono bambini e ragazzi, coetanei delle mie figlie, che non possono praticare lo sport velico per una questione di costi, non lo trovo giusto». Potrebbe essere un obiettivo per il centenario, d'altronde non manca poi molto: «Dopo due mandati, credo sia giusto lasciare spazio a nuova linfa, ma spero come socia di poter contribuire al traguardo dei cento anni. E chissà che un domani come nonna possa vedere i miei nipoti fare le stesse cose che io prima e le mie figlie dopo abbiamo fatto qui. Mi vedo dirgli: "Oggi è maestrale, vai pure"». Una passione che si trasmette di generazione in generazione, un po' come lo slogan di questo compleanno: Lega...ti al mare!

* giornalista.

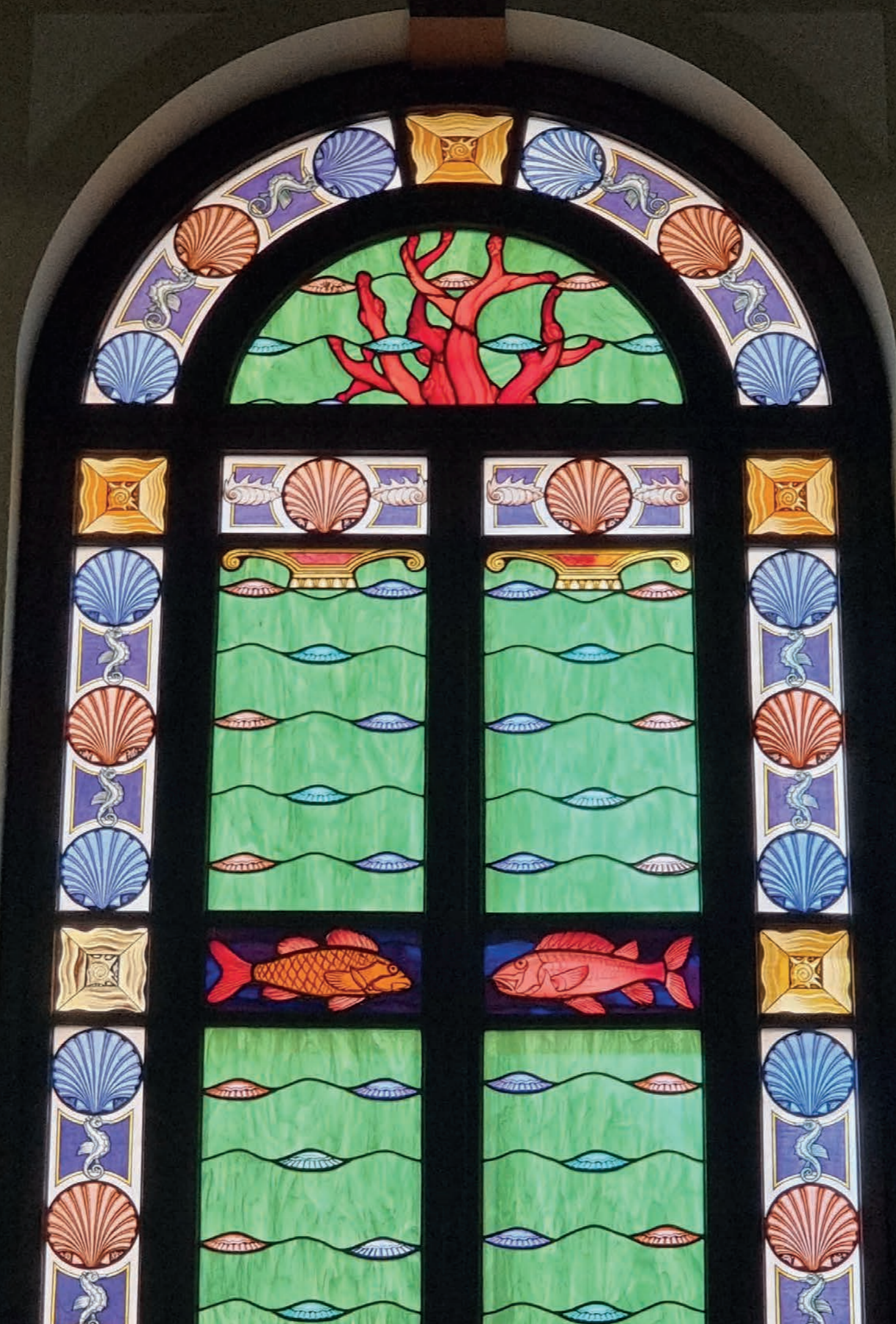
Un viaggio tra chi fa dello studio e della tutela del mare la propria missione.

L'Istituto Sperimentale Talassografico «A. Cerruti» di Taranto

di Fabio Dal Cin *

Taranto, città della Magna Grecia cantata da poeti e narrata da viaggiatori, custodisce un ecosistema fragile e di rara bellezza. È stato grazie a un evento dedicato alla divulgazione scientifica dal titolo «*Un Mare Piccolo... di inaspettate geometrie*», organizzato presso la sede del Centro Euro-Mediterraneo del Mare e dei Cetacei - Ketos, nel suggestivo Palazzo Amati del borgo antico di Taranto e tenuto dal dott. Fernando Rubino, che ho potuto toccare con mano, per la prima volta, il silente lavoro di studiosi, ricercatori amanti del mare che fanno dello studio, dell'analisi e della tutela di questo ecosistema la loro missione.

La mia ricerca porta in via Roma, civico 3, a Taranto, dove un edificio in stile Rinascimento fiorentino, costruito impiegando carparo, tufo, cemento armato e rifinito (stipiti, parti decorative dell'ingresso, l'atrio, lo scalone d'onore, ecc...) con pietra di Trani, domina le rive del Primo Seno del Mar Piccolo.



All'ingresso dell'edificio, una targa commemorativa recita:

«Luminare di fama internazionale della scienza oceanografica fondatore di questo istituto sperimentale talassografico.

Attilio Cerruti rimane mirabile esempio di ricercatore e scopritore di recondite bellezze dell'arcano mare avendo lasciato ai posteri un retaggio di pregevoli opere a testimonianza di fede nella ponderata sperimentazione (1878-1956)».

Era l'8 giugno 1913 quando a Taranto fu istituito l'Ispettorato Tecnico Demaniale per la molluschicoltura con annesso il Regio Laboratorio di biologia marina, che ebbe come prima sede due stanze. Il primo direttore fu proprio Attilio Cerruti.

Il 29 novembre 1928, il Laboratorio, a carico del Ministero delle Finanze, fu dotato di nuovi mezzi e fu decretata l'edificazione di una nuova sede, in località precedentemente occupata dal villino dei Conti De Notaristefano: siamo al numero 3 di via Roma; l'8 maggio 1930 l'istituto assunse il titolo di



Istituto Demaniale di Biologia Marina.

A progettare lo stabile fu l'architetto Ugo Giovannozzi (Firenze 1876-Roma 1957), uno dei più importanti architetti del '900, il quale lavorò in tutta Italia. Tra le sue opere più significative si ricordano: le Terme di Montecatini, le sedi dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni a Roma, Torino, Livorno e Firenze e il restauro di Palazzo Strozzi a Firenze.

I particolari architettonici dello stabile, che richiamano la vocazione dell'Istituto allo studio del mare, furono invece opera dello scultore Sirio Tofanari (Firenze 1886-Milano 1969), noto come lo scultore degli animali, nominato, nel 1949, docente in Scultura all'Accademia Nazionale di San Luca con speciale decreto del Presidente della Repubblica italiana.

La costruzione della nuova sede fu completata nel 1931. L'Istituto Talassografico è pertanto la più antica struttura scientifica della Puglia, essendo stata fondata prima dello stesso CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), a cui appartiene, e dell'Università di Bari.

Dal Ministero delle Finanze l'istituto passò al CNR, poi al Ministero Agricoltura e Foreste, e nel 1977 tornò definitivamente al CNR. Nel 2001 divenne Sezione dell'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero e nel 2018 Sede Secondaria dell'IRSA (Istituto di Ricerca Sulle Acque).

Ad accogliermi dentro la struttura è stata la

dott.ssa Magda Di Leo, responsabile della Sezione, di cui fanno parte 14 ricercatori, 4 tecnici e 2 assegnisti di ricerca. È lei a spiegarmi, con grande disponibilità e precisione, le tipologie di attività di ricerca svolte nella sede di Taranto. Esse si sviluppano nei settori disciplinari dell'algologia, della biologia, dell'ecologia, della microbiologia, dell'oceanografia, della biochimica, della biodiversità, dell'ecotossicologia e della chimica ambientale, con risvolti applicativi nell'ambito dell'acquacoltura, della tutela e del recupero ambientale e delle biotecnologie. In particolare, le ricerche si basano su un approccio di studio integrato per la gestione sostenibile della fascia costiera e sono incentrate sulle interazioni fra processi chimico-fisici e biologici nei e tra i diversi comparti dell'ecosistema marino, al fine di quantificare la vulnerabilità, la resistenza alle pressioni antropiche e l'intrinseca capacità di recupero, per poi identificare strategie ecosostenibili di gestione e conservazione delle risorse.

La pluriennale esperienza della sede di Taranto è ampiamente consolidata attraverso la partecipazione a progetti internazionali e nazionali come l'«acquacoltura sostenibile», il REMEDIA Life, il cui obiettivo è la riduzione dell'impatto ambientale nella maricoltura intensiva in gabbie galleggianti in un'area costiera del Mar Grande di Taranto e l'utilizzo delle biomasse risultanti, il Progetto M.I.A. (Monito-

raggi Innovativi Ambientali) Rete Natura 2000, finanziato dalla regione Puglia, i cui obiettivi riguardano l'aggiornamento dei dati di distribuzione in possesso della regione in merito agli habitat prioritari e alle specie inserite nella "direttiva habitat", ed altri ancora.

Per la fragilità dell'ecosistema, l'importanza di salvaguardarne la biodiversità - tenuto conto del forte impatto antropico subito nel corso di decenni - particolare attenzione è rivolta al primo e secondo seno del Mar Piccolo.

Il Mar Piccolo di Taranto appartiene alla Rete Italiana per la Ricerca Ecologica di Lungo Termine, una rete di siti terrestri, d'acqua dolce, di acque di transizione e marine, sui quali si conducono ricerche ecologiche su scala pluri-decennale. Vi appartengono 25 siti (al 2018), distribuiti su tutto il territorio nazionale, gestiti dai principali Enti di ricerca e Università. Molti siti forniscono prodotti e servizi di rilevanza economica (pesca, foreste, protezione delle acque, prevenzione dei dissesti): comprenderne le dinamiche ha un ruolo chiave per la sostenibilità ambientale nel nostro Paese. La Sezione CNR-IRSA di Taranto ha anche partecipato all'elaborazione del modello concettuale del Mar Piccolo, Sito di Interesse Nazionale (SIN), nell'ambito di uno studio multidisciplinare coordinato dal Commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto e finalizzato

Da sinistra: laboratorio di Ecologia del Plancton marino; studio della prateria di Posidonia oceanica; sopra: campionamento dello zooplankton a bordo della motobarca Cerruti.

a definire le strategie di bonifica/messa in sicurezza del bacino mediante tecnologie innovative ed ecosostenibili per un ecosistema complesso come quello del Mar Piccolo.

Alla domanda sull'importanza di effettuare ricerche, la dott.ssa Ester Cecere, che ringrazio per le preziose informazioni condivise per redigere questo articolo, risponde:

«Le nostre ricerche sono importanti per la conoscenza e il monitoraggio della biodiversità soggetta a impatto ambientale, per lo studio dell'inquinamento chimico e microbiologico, per la mitigazione delle varie forme di inquinamento con la messa a punto di tecniche ecosostenibili di risanamento di siti contaminati, di Acquacoltura Multitrofica Integrata e di economia circolare per rispondere alle istanze del territorio».

Nel decennio delle Scienze del Mare per lo sviluppo Sostenibile, il futuro del nostro mare è nelle mani di ognuno di noi e in quelle di ricercatori e studiosi che con la loro opera quotidiana tracciano la rotta da seguire.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.

*Dalla leggenda dell'eroe Diomede al tragico canto
della Berta maggiore*



Alidaunia, Isole Tremiti.

Le grandi civiltà del passato, Greci e Fenici fra tutti, solcarono i mari alla ricerca di nuovi mercati e nuovi territori fertili dove insediarsi. E non si lasciarono certo sfuggire le straordinarie bellezze della nostra Penisola, anzi si fermarono e vi crearono nuove colonie. Nel loro peregrinare, i popoli del mare portarono con sé la propria cultura e certo anche i loro miti. E dove mai potevano trovare dimora queste creature divine se non negli angoli più affascinanti e misteriosi delle italiche coste?

*di Marina Viola *
foto di Adelmo Sorci*

Ulisse e i suoi compagni, sperduti in mezzo al Mar Tirreno nel loro lunghissimo viaggio di ritorno verso la patria Itaca, approdano casualmente nell'isola di Eea (oggi la chiamiamo Ustica ed è un'area marina protetta) abitata da Circe, «dea tremenda con voce umana» che trasformava gli uomini in porci. Ma l'astuto Odisseo riuscirà a sfuggirle e andrà a prendersi beffe di qualcun altro nella profumata terra di Sicilia. Chi non conosce le Isole dei Ciclopi, area marina protetta di grande impatto visivo proprio di fronte al borgo marinaro di Acì Trezza, di verghiana memoria? Proprio qui, secondo il mito, Ulisse avrebbe imbrogliato il ciclope Polifemo rendendolo cieco del suo unico

occhio. Il gigante, inferocito, scrostò alcune cime rocciose dal suolo, i famosi faraglioni, scagliandole a casaccio in direzione della nave di Ulisse ormai in fuga.

Ma Ulisse non fu il solo eroe omerico a cercare la via di casa dopo la fine della guerra di Troia; molti altri intrapresero il viaggio e alcuni di essi non tornarono più a casa. Tra di loro c'è Diomede, re di Argo, che ha lasciato il suo nome in dote allo splendido arcipelago delle Diomedee, meglio conosciute come Isole Tremiti.

«Pareva l'astro d'autunno che splende di fulgida luce quando sorge dalle acque di Oceano». Così Omero, nel quinto canto dell'Iliade, descrive Diomede, uno dei più grandi eroi della guerra di Troia. Compagno d'inganni di Ulisse, tanto da essere collocato con lui nell'Inferno da Dante Alighieri, secondo il mito, dopo che Troia fu conquistata, viaggiò per tornare ad Argo, la sua patria, ma qui giunto ebbe un'amara sorpresa: né sua moglie, né i suoi sudditi lo ricordavano più.

Ripartì allora, alla volta dell'Italia e, dopo aver errato a lungo nel Mare Adriatico, si fermò in più porti insegnando alle popolazioni

locali la navigazione e l'addomesticamento del cavallo. Da campione della guerra, Diomede divenne così l'eroe del mare e della diffusione della civiltà greca nell'Adriatico, fondando città che ancora oggi sono strettamente legate al suo nome. Stabilitosi infine sulle coste dell'Apulia, sposerà la figlia di Dauno e fonderà il regno della Daunia.

Secondo una delle tante leggende che circondano il suo nome, per segnare i confini del suo regno Diomede scagliò in mare alcuni massi provenienti dalla Rocca di Pergamo, tre dei quali riemersero dando vita alle Isole Tremiti, ancora oggi note come Isole Diomedee.

Sempre secondo il mito, alla morte di Diomede, seppellito sull'isola di San Nicola, i suoi uomini, in preda a un pianto disperato, furono trasformati in uccelli marini chiamati «diomedee» che continuano, ancora oggi, a piangere il loro capo. In una scena del film di Federico Fellini *8½*, un cardinale racconta all'attore Marcello Mastroianni del pianto straziante, simile a un singhiozzo, con cui questi uccelli accompagnarono alla tomba il loro eroe. Il riferimento è alla Berta maggiore, una procellaria che durante i rituali di corteggiamento emette suoni simili a lamenti, il «pianto delle diomedee», appunto. Uscendo dalla leggenda, per quanto affascinante, le Isole Tremiti, grazie alla strategica posizione geografica, costituiscono un'importante tappa per numerose specie di uccelli nel corso delle migrazioni primaverili e autunnali, tra le quali c'è appunto la Berta maggio-

Cala dei Pagliai, Isole Tremiti.





re, divenuta ormai specie simbolo dell'arcipelago, che raggiunge le isole in primavera per nidificare lungo le scogliere.

Il minuscolo arcipelago delle Tremiti si trova di fronte al promontorio del Gargano, tra Puglia e Molise. È costituito da tre isole maggiori (San Domino, San Nicola e Caprara), da uno scoglio chiamato il Cretaccio e dall'isolotto di Pianosa, a circa 12 miglia di distanza dalle altre isole.

Ricordiamoci che questo piccolo paradiso è un'area marina protetta, istituita nel 1989, e tutela un'area di 1466 ettari, meta privilegiata di chi pratica attività subacquea non solo per la bellezza naturalistica ma anche per la presenza di numerosi relitti visitabili, alcuni di notevole interesse storico.

San Domino, che i monaci lateranensi chiamavano «l'Orto del Paradiso» per la sua lussureggiante vegetazione, è la più grande delle isole. È molto frastagliata e coperta da una fitta vegetazione di pini d'Aleppo. Vi si trova una sola vera spiaggia sabbiosa, Cala delle Arene. Poi si incontrano promontori rocciosi e cale. Su quest'isola si trova l'ingresso dalla Grotta del Bue marino, chiamata così per la foca monaca, che i pescatori locali chiamano appunto bue marino e che, secondo le testimonianze, in passato era solita rifugiarsi in questa grotta per riprodursi e accudire la prole.

San Nicola, dove ancora vi è una tomba di epoca ellenica che gli isolani amano chiamare la Tomba di Diomede, è il centro storico, religioso e amministrativo dell'arcipelago. È sicuramente la più interessante per i resti monumentali: torri, fortificazioni, muraglie, chiese e chiostri della fortezza-abbazia di Santa Maria a Mare.

Più distante si trova Caprara, disabitata e per nulla semplice da



A sinistra: l'Abbazia di Santa Maria a Mare, un paradiso terrestre, tra cielo e mare, sulla roccia millenaria di San Nicola, vista dalla vicina isola di San Domino, Isole Tremiti; sopra: la Berta, la sirena del Mediterraneo; è stato il suo caratteristico richiamo ad ispirare l'antico mito delle sirene.

raggiungere dai diportisti inesperti. Pianosa, distante una ventina di chilometri dalle altre quattro isole costituenti l'arcipelago, è caratterizzata dalla completa assenza di sorgenti d'acqua dolce. Dal 1989 Pianosa è riserva naturale integrale, pertanto vige il divieto di approdo e di navigazione entro i 500 metri, divieto assoluto di pesca e divieto di immersioni.

* giornalista



la spiaggia: un delicato **ECOSISTEMA**

di Emanuele Scigliuzzo *

Bianca, scura o coloratissima, più fina o quella che si attacca ai nostri piedi prima di entrare in macchina, rovente o bagnata per fare i castelli, per la gioia dei più piccoli; la sabbia, quella che in apparenza sembra essere un deserto inerte, in realtà è un delicatissimo ecosistema custode di vita. Dimensione e colore dipendono dalla sua origine, mentre la sua forma, in continuo cambiamento, è modellata dal vento e dal mare. Canalicchi e telline, per citare alcune tra le specie più conosciute, hanno trovato il modo di adattarsi a questo ambiente estremo. La sabbia è la casa di alcune specie di vertebrati, ma anche di una fauna che si divide fra interstiziale e minore. Quest'ultima è quella che vive nella parte più esposta: la spiaggia.

Alcune regole di comportamento per un'estate sostenibile, anche per il mare.

Da non sottovalutare l'importanza della vegetazione che cresce sulle dune, tipica delle nostre coste, barriera contro l'erosione costiera. Sono le radici infatti a compattare la sabbia e ad evitare che gli agenti atmosferici continuino nella loro azione costante di riduzione della fascia costiera. Un'attività, quella degli agenti naturali, a cui va sommata l'azione antropica come la cementificazione e la trasformazione dell'ambiente, che continua a soffocare la natura non consentendo al pianeta quei processi naturali come i cambiamenti climatici, comunque inarrestabili, ai quali l'uomo partecipa aggravandoli e accelerandoli. Serve ritrovare la capacità di integrarsi con la natura, ritornando a vivere nei ritmi di un pianeta che ci ha fatto capire, in tutti i modi, che non abbiamo

la forza di dominarlo.

La sopravvivenza del delicato microcosmo della spiaggia è messa a repentaglio soprattutto nei pochi mesi estivi in cui l'uomo si ricorda della sua esistenza, affollandola ogni giorno con un impatto ambientale forte, le cui tracce resteranno indelebili per anni. Spesso il buon senso e i comportamenti civili non sono sufficienti per salvaguardare questi ecosistemi in apparenza duri.

Alcuni tratti di mare sono salvaguardati da regole stringenti che vietano comportamenti rischiosi per l'ambiente; sono le aree marine protette. Alcuni lidi, in genere i meno ricercati dai bagnanti, sono scelti da specie, come le tartarughe *Caretta caretta*, per depositare le uova, e per questo in certi periodi vengono monitorate costantemente. Ci sono gestori dei lidi volontari che si impegnano a rendere accogliente la spiaggia per le mamme tartarughe: riduzione del rumore e dell'inquinamento luminoso e pulizia senza mezzi meccanici del lido sono tra i comportamenti da adottare.



Ma nelle spiagge comuni, quelle non sottoposte a vincoli e utilizzate per la balneazione nei mesi estivi, possiamo quindi comportarci senza limitazioni?

Secondo i dati dell'indagine Beach Litter 2022, condotta dai volontari di Legambiente nell'ambito dell'iniziativa Marine Litter Watch, dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, sulle nostre spiagge non mancano certamente i rifiuti. Dai dati raccolti su 53 spiagge di 14 regioni (Abruzzo, Basilicata, Campania, Calabria, Emilia-Romagna, Lazio, Friuli-Venezia Giulia, Marche, Lombardia, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna, Veneto) sono risultati un totale di 44 882 rifiuti in un'area totale di 271 500 m². In media quindi sono stati trovati 834 rifiuti ogni 100 metri di spiaggia (8 rifiuti ogni passo). Un valore ben distante dai meno dei 20 rifiuti abbandonati ogni 100 metri lineari di costa, limite entro il quale, secondo i canoni europei, si può considerare una spiaggia in buono stato ambientale. A dominare la scena, neanche a dirlo, è la plastica, con ben l'84% degli oggetti recuperati. Ad arrivare se-





La dottoressa Marta Izzo, ecobiologa marina.

condo in questa speciale classifica è il metallo (4,5%), seguito da carta e cartone (4,3%) e vetro e ceramica (3,5%). Dei prodotti raccolti il 46% di tutti i rifiuti riguarda prodotti usa e getta. Altro grosso problema è rappresentato dai mozziconi di sigaretta; secondo alcuni dati diffusi nel 2021 dall'associazione ambientalista Marevivo, ogni giorno cinque milioni di mozziconi di sigaretta vengono abbandonati sulle spiagge e ogni anno, nel mondo, 4,5 trilioni di mozziconi

sono dispersi nell'ambiente su circa sei trilioni di sigarette fumate. Ogni mozzicone abbandonato ha un effetto negativo per anni sull'ambiente rilasciando microplastiche e metalli pesanti e altre sostanze tossiche. Proprio per evitare che le persone possano inquinare attraverso l'incurante gesto di buttare un mozzicone in mare occorrono provvedimenti. Anche quest'anno, ad esempio, il comune di Rimini ha scelto il divieto assoluto di fumo sulla battigia.

A stilare un elenco di comportamenti a tutela delle spiagge è stata la dott.ssa Marta Izzo, giovanissima ecobiologa marina romana, subacquea, con la voglia di fare qualcosa di concreto per l'ambiente. «Diventare ecobiologa marina mi ha dato le competenze per il mondo della ricerca, ma anche la possibilità di studiare l'ambiente e di cogliere tutte quelle note stonate che lo mettono a rischio». Nel suo blog sono diversi gli articoli che spiegano effetti e fenomeni naturali. Sulla base degli errori più comuni, Marta ha voluto mettere nero su bianco sette consigli da tenere in considerazione durante la stagione estiva. Ecco allora che sono nate le «Linee Guida» per un turismo sostenibile, per la tutela dell'ambiente e per vivere, in modo consapevole la stagione balneare. Solo sei punti, per piccoli comportamenti che, se messi in pratica da tutti,



potrebbero portare veramente a risultati straordinari.

Si parte dal *raccogliere i rifiuti*, e abbiamo già visto quanto sia grave la situazione. *Utilizzare la giusta crema solare* orientando la scelta verso le protezioni solari che utilizzano raggi UV naturali e non chimici. «Questi ultimi», ci dice Marta Izzo, «una volta disciolti nell'acqua generano gravi danni alle zooxantelle, microscopiche alghe verdi che vivono in simbiosi con i coralli. La perdita di queste alghe determina quel fenomeno noto come Coral bleaching, causato anche dall'acidificazione del mare, che a sua volta impatta negativamente sulla vita di tante specie marine, soprattutto quelle che hanno scheletri esterni come conchiglie. *Non disturbare la fauna*, evitando di avvicinarsi in modo eccessivo ad alcune specie. Simbolo di questa attenzione è la tartaruga Caretta caretta, ma sono tanti gli animali da salvaguardare, la cui presenza varia lungo le coste del nostro Paese. Tra le specie in pericolo, il fratino (*Charadrius alexandrinus*), piccolo uccello limicolo caratteristico delle nostre spiagge inserito nella Lista Rossa nazionale.

Evitare di fare baccano: è sufficiente limitare l'inquinamento acustico nel rispetto di tutti, anche della natura che ci circonda. *Non camminare sulle dune* evitando di calpestare piante che sono importanti nell'ambito della biodiversità e che non sopravvivono a questo tipo di stress. *Non raccogliere le conchiglie* che insieme all'erosione di rocce, ai detriti trasportati dai fiumi e ai frammenti organici come scheletri di animali quali i coralli formano la sabbia. *Non tenere animali marini nei secchielli* perché quello che all'apparenza è un gioco divertente, o addirittura istruttivo, altro non è che una tortura che porta alla morte degli animali a causa della temperatura dell'acqua che si scalda. «Tra gli animali principalmente vittime di questo "gioco"», ci ricorda Marta, «ci sono le stelle marine; alcune di loro, quelle più fragili, potrebbero morire se portate fuori dall'acqua. Consapevolezza e senso civico, sono queste le basi per evitare di aggravare l'inquinamento marino, ricordando sempre che il mare è fonte di vita per tutti».

* giornalista



pronte a vivere un sogno

di Pasquale Prinzioli *
foto di AF-Pro Barletta

In vista del campionato mondiale di Coastal Rowing & Beach Sprint Finals, conosciamo Federica Chisena, Maria Laura Pinto e Adriana Pia Vurro, tre atlete della Lega Navale italiana della Sezione di Barletta. Sul numero passato della rivista abbiamo ampiamente presentato il World Rowing Coastal Championships & Beach Sprint Finals 2023, che si disputerà dal 28 settembre all'8 ottobre nella città di Barletta. Abbiamo percorso le tappe fondamentali che hanno portato a questa prestigiosa assegnazione del mondiale alla città pugliese. Con l'occasione abbiamo rivolto alcune domande al presidente del comitato regionale Puglia e Basilicata della Federazione Italiana Canottaggio, Roberto Pio Rizzi e al presidente della Sezione di Barletta della Lega Navale Italiana, Giuseppe Gammarota, per capire che tipo di organizzazione c'è dietro un evento sportivo così importante.



Il mondiale si avvicina, si sente nell'aria, fervono i preparativi, la città è pronta ad accogliere gli atleti, i loro accompagnatori e gli allenatori provenienti da tutto il mondo. Ma come stanno vivendo l'attesa gli atleti italiani che ne prenderanno parte? E gli atleti di Barletta?

In questo numero presentiamo tre atlete molto giovani ma con prospettive ambiziose; tre atlete che regateranno nella propria città, che vivranno un sogno, quello di partecipare a un campionato mondiale nelle acque in cui si allenano ogni giorno: Federica Chisena, Maria Laura Pinto e Adriana Pia Vurro, tutte della Lega Navale Italiana, Sezione di Barletta.

Quanti anni hai? A che età hai intrapreso l'attività agonistica nel canottaggio? Che specialità pratici e a quale risultato o partecipazione sportiva sei più legata?

Federica: mi chiamo Federica Chisena e ho 19

Barletta 2022, finale del Campionato italiano Beach Sprint, Federica Chisena a pochi metri dal traguardo nella finale del singolo junior.

anni; pratico questo sport dall'età di 12 anni. Non pratico una specialità in particolare perché amo qualsiasi cosa di questo sport e cerco di fare tutto al meglio; gareggio sia in coppia (due remi per ogni vogatore) sia di punta (un solo remo).

Maria Laura: ho 17 anni, ho intrapreso questo sport all'età di 10 anni e subito mi sono appassionata. Pratico diverse specialità ma amo molto il doppio. Sicuramente la gara a cui sono più legata è il campionato italiano di Coastal Beach Sprint del 2022.

Adriana: ho 17 anni e ho cominciato a praticare questo sport nel 2017, all'età di 11 anni. Solitamente gareggio in barche multiple, in quattro

Coastal rowing: un nuovo modo di intendere il canottaggio dove certamente l'agonismo vuole la sua parte ma a emergere è soprattutto il rapporto canottiere-mare-natura, sempre più stretto e inscindibile.

In una nazione caratterizzata da oltre settemila chilometri di coste, il canottaggio costiero è un'importante calamita per attirare nuovi utenti e potenziali interessati all'attività remiera.

Barche eclettiche, adatte ad un utilizzo agonistico ma anche alla pratica scolastica ed ai raid marittimi grazie ad indubbe qualità di stabilità ed alla caratteristica di essere autosvuotanti. Ma non solo: il coastal rowing è anche un veicolo di promozione turistica per il territorio grazie alla possibilità di organizzare regate lungo il mare di tutta Italia e all'innata dote di trovare collocazione lungo tutte le spiagge. La FIC crede fortemente nello sviluppo del coastal rowing. Dal Consiglio Federale di Venezia (21 marzo) in poi, è consentito gareggiare agli atleti juniores minorenni secondo il regolamento FISA, a condizione che almeno il capitano sia maggiorenne. E' l'importante novità fortemente voluta e conseguentemente approvata per dare un impulso significativo e compiere ulteriori passi in direzione della promozione di questa disciplina remiera dopo il successo dei Mondiali di Coastal Rowing disputati a Sanremo dal 16 al 19 ottobre 2008.



La Storia: Il Coastal Rowing nasce in Francia sul finire degli anni '80 da un'idea del navigatore oceanico Gerard d'Aboville e sviluppata da una commissione tecnica di cui facevano parte il monegasco Jeannot Antognelli ed il marsigliese Denis Masségla, ora Presidente della Commissione Sport per Tutti della FISA. Il punto di partenza: realizzare barche idonee a reggere un mare formato con onda e vento, e così sostituire le yole di legno. Da scafi di ispirazione velica, si costruiscono così le "yole de mer" ad uno, due e quattro vogatori con timoniere. La diffusione avviene in un primo momento sulla costa meridionale della Francia: di qui, a macchia d'olio, sulla costa Atlantica e nelle colonie francesi d'oltreoceano. In Italia si parte nel 1996 grazie all'Associazione CIPS di Imperia e al sanremese Piercarlo Roggero, capace di risalire tutta la costiera atlantica. Il profilo agonistico in Italia viene valorizzato dal sanremese Renato Alberti, che incoraggia e promuove la partecipazione di equipaggi italiani alle regate in Costa Azzurra: è la FICSF (Federazione Italiana Canottaggio Sedile Fisso) a organizzare la prima regata internazionale in Italia nel Ponente ligure a Noli.

o in doppio. Sono particolarmente legata alla vittoria del campionato italiano di Coastal Beach Sprint del 2022, che mi ha consentito di partecipare al campionato mondiale in coppia con Maria Laura.

Come ti stai preparando per questo mondiale? Che supporto ricevi dalla Lega Navale Italiana?

Federica: la preparazione al mondiale è molto

faticosa dal punto di vista fisico ma soprattutto mentale; l'importante in questo periodo di duro allenamento è essere costante e mettercela tutta in qualsiasi cosa faccia, e grazie alla Lega Navale Italiana, che mi supporta costantemente, questo percorso risulta più semplice.

Maria Laura: mi sto preparando al mondiale tramite un allenamento costante anche se faticoso. La Lega Navale Italiana di Barletta ci supporta e ci aiuta a raggiungere i nostri obiettivi.

Adriana: mi sto preparando molto seriamente, con allenamenti intensi e costanti ogni giorno, già dal mattino presto. Tutto questo è realizzabile grazie al supporto della Lega Navale Italiana.

Cosa fai nel tempo libero, a parte andare per mare?

Federica: oltre ad andare al mare, per gli allenamenti e le regate, studio tanto, amo viaggiare,

A sinistra: Barletta 2022, premiazione della finale dei Campionati italiani di Beach Sprint, consegna al tecnico Cosimo Cascella del "Trofeo Filippi" vinto dalla Lega Navale Italiana sezione di Barletta.

Sopra: Barletta 2022, Maria Laura Pinto, partenza della finale del Campionato italiano Beach Sprint specialità doppio junior.

re, disegnare.

Maria Laura: oltre alla mia passione legata al mare sono una ragazza piena di hobby, ma



Il Beach Sprint è una specialità del canottaggio che si pratica su imbarcazioni da coastal rowing (canottaggio costiero) e prevede un tratto di corsa sulla spiaggia, la rapida salita in barca con slalom di 250 + 250 m per terminare l'ultimo tratto di gara con una corsa sulla battigia di circa 30 m fino al traguardo.



anche una studentessa, per questo cerco di impegnare il mio tempo libero nel miglior modo possibile.

Adriana: nel tempo libero dipingo scarpe, tele, qualsiasi cosa. Studio molto e ho buoni voti al liceo.

Cosa ti aspetti dalla partecipazione a questo grande evento e chi sono i rivali più forti con cui ti confronterai?

Federica: da questo evento mi aspetto che sia un'esperienza meravigliosa. Mi arricchirà sicuramente sia sul piano personale sia su quello sportivo.

Maria Laura: mi aspetto ragazze molto preparate e difficili da battere. Chi arriva a parteci-

pare a campionati del mondo è sicuramente ad alti livelli. Comunque vada sarà un'esperienza fantastica, unica.

Adriana: spero di riuscire a trarre dalla partecipazione a questo evento una bella esperienza; le rivali che temo sono le olandesi e le britanniche, che mi sembrano ben preparate fisicamente.

Cosa fai prima di salire in barca, hai un rituale sportivo che segui? Che emozioni vivi negli attimi prima che precedono la regata?

Federica: come rituale abbasso la spallina del body per scaramanzia e bacio la collanina che mi hanno regalato i miei genitori, così da portarli in gara con me.

Maria Laura: prima della gara indosso calze particolari, con paperette o ciliegie ed è diventato un vero e proprio rito. L'emozione più forte è prima della partenza, in quanto realizzo quello che sta per succedere; il cuore mi batte forte, l'ansia pian piano scompare.

Adriana: prima di ogni gara mi metto delle calze colorate, più sono ridicole più portano fortuna; di solito ne metto due paia perché la pedaliera da Coastal è molto larga ed è necessario che il piede rimanga bloccato.

Abbiamo conosciuto tre promesse del canottaggio italiano, seguite con costanza e determinazione dalla Lega Navale Italiana, che diffonde quotidianamente l'amore e il rispetto per il

A sinistra: Adriana Vurro, corsa finale nella gara del doppio junior femminile; sopra: Federica Chisena, finale B singolo junior del Campionato del mondo Beach Sprint 2022 di Saundersfoot, Galles.

mare attraverso la pratica dello sport da oltre un secolo. A loro auguriamo tutti i successi che meritano, frutto d'impegno, sacrificio e talento. Non ci resta che seguire l'evento sulle pagine della rivista della Lega Navale Italiana.

* giornalista.

Sicurezza e medicina a bordo: i dispositivi

(prima parte)

Conoscere quali dispositivi di sicurezza dobbiamo avere a bordo oltre le 12 miglia dalla costa è un primo passo per poterli usare in caso di necessità, ma se non li sappiamo usare è come non averli o peggio, se li usiamo nel modo sbagliato. Parliamo della cassetta di pronto soccorso, come rinnovata dal DM 10 marzo 2022, e in particolare di alcuni dispositivi medici in essa contenuti.



figura 1

di Mario Busetto *

Lo sfigmomanometro serve per misurare la pressione arteriosa, ricavato dalle osservazioni di un clinico italiano (Riva Rocci). Composto da un bracciale che contiene un manicotto gonfiabile collegato da un tubo a un manometro aneroidale (in alcuni apparecchi è a mercurio) che misura la pressione del manicotto e ad una pompina a mano per gonfiare il manicotto con una valvola per sfilare l'aria. La figura 1 mostra come si presenta nella cassetta di PS, utile per individuarlo al bisogno. Il sangue circola velocemente in tutto l'organismo, spinto dal cuore che si contrae ritmicamente, completando il giro della grande e piccola circolazione all'incirca ogni minuto. La spinta sistolica del cuore si può sentire appoggiando due dita in alcuni punti dove le arterie - di solito protette nelle parti più profonde - arrivano più vicine alla cute: i cosiddetti polsi.

Esperienza: impariamo a individuare sul nostro corpo i punti dove sentire il polso arterioso, il più comune è il polso radiale sull'articolazione tra avambraccio e mano, ma ce ne sono molti

altri: quello carotideo lateralmente sul collo, di solito privilegiato per le persone in coma, senza coscienza. Ma possiamo divertirci a scoprirne molti altri: quello ascellare, del cavo popliteo, e anche sul dorso del piede. Ascoltate la ritmicità, contate i battiti per minuto, stimate le variazioni con il respiro e con l'attività fisica, apprezzate eventuali disturbi del ritmo. La frequenza del polso arterioso in battiti per minuto (bpm) è uno dei principali parametri vitali; la seconda caratteristica fondamentale che ci si aspetta di conoscere è se i battiti sono ritmici o meno.

Il sangue nelle arterie scorre in modo laminare, cioè senza turbolenze e senza rumore, eccezion fatta per eventuali placchette arteriosclerotiche o altre particolarità dell'individuo. Ma se l'arteria viene schiacciata, il flusso cambia e compare rumore, ed è proprio questo che consente la mi-

Sopra: sfigmomanometro manuale e relativa borsa (utile per identificarlo rapidamente nella cassetta di PS); nella pagina accanto: fonendoscopio, dispositivo di auscultazione.

surazione della pressione arteriosa.

Esperienza: avvolgete il manicotto sul terzo medio dell'omero e piazzate un sistema di ascolto (un microfono o un fonendoscopio figura 2) a valle lungo l'arteria, ad un paziente seduto e a riposo. Quindi gonfiate il manicotto sino alla scomparsa del polso a valle, poi lasciate appena la valvolina lasciandola sfilare cioè sgonfiare lentamente facendo attenzione ai suoni sull'arteria a valle. Quando sentite i primi suoni, registrate il valore del manometro: è quello della pressione massima o sistolica. Continuate a sgonfiare lentamente il manicotto fino a che scompaiono i suoni sull'arteria a valle: quella sarà la pressione minima o diastolica. Avete misurato la pressione arteriosa omerale, un altro dei principali parametri vitali. Provate su di voi o su qualche amico o parente.

L'apparecchio inserito in cassetta di PS è del tipo manuale, non richiede batterie, ma un po' di testa e di conoscenza per saperlo utilizzare. In particolare, molti errori di lettura degli apparecchi automatici dipendono da un incorretto posizionamento del microfono inserito nel bracciale, mentre utilizzando l'apparecchio manuale è impossibile non accorgersi di aver posizionato male il fonendoscopio e correggerlo.

Il pallone per la ventilazione meccanica (AMBU).

Si utilizza sulle persone che non hanno atti respiratori, nel tentativo di rianimarli, insieme ad altre manovre e verifiche preparatorie che richiedono un corso teorico-pratico per essere applicate, ad esempio il BLS (Basic Life Support), che però non prevede l'uso dell'AMBU (Auxiliary Manual Breathing Unit). Tale corso infatti è stato concepito per sostenere in vita persone incidentalmente trovate esanimi per strada in attesa dell'arrivo in pochi minuti di un'ambulanza attrezzata, supponendo che nessuno giri con l'AMBU in tasca.

Poiché in navigazione ben difficilmente può arrivare un'ambulanza attrezzata in pochi minuti, l'AMBU è davvero il benvenuto perché rende praticabile una buona ventilazione meccanica a lungo. Ma la maggior parte dei corsi BLS, che sono una buona premessa e vengono universalmente o quasi richiesti, non prevedono l'uso dell'AMBU. Esistono naturalmente corsi più avanzati, come ILS (immediate Life Support) o ALS (Advanced Life Support), ma sono complessi e utilizzati in ambiti specialistici.

Non abbiamo la pretesa di sostituirci a corsi certificati, ma distribuire obbligatoriamente l'AMBU a tutti i diportisti che navigano oltre le 12 miglia senza tentare di spiegare loro come si usa e forse sperando che a bordo vi sia uno che lo



figura 2

sappia usare, non mi lascia tranquillo. Già riconoscerlo nella cassetta di PS è difficile: nessuno dei nostri corsisti lo aveva individuato (figura 3). Pronto all'uso somiglia ad un pallone da rugby, ma con le punte ripiegate all'indietro sembra tutt'altro, e poi quello ministeriale è duro da distendere e infine è monouso perché non sterilizzabile, a meno che non si frapponga un filtro antivirale, non compreso nella confezione. Oltre a distenderlo, va completato attaccando, se c'è, il filtro e la maschera buccale delle dimensioni opportune (nella confezione inclusa una maschera bambino e una adulto) che deve coprire ermeticamente naso e bocca: la manovra di insufflazione va fatta solo a chi non respira e per essere efficace non deve avere perdite.

Fin qui la ricostruzione dell'AMBU, ma prima di poterlo utilizzare dovremo aver svolto le procedure previste anche per il BLS a cui si rimanda e che qui solamente si ricordano: verificare l'ambiente, cercare di svegliare il malcapitato, chiamare soccorso, controllare pervietà vie aeree, verificare assenza di polso e respiro, posizionarlo in sede adatta (potrebbe essersi accasciato su un sedile ad esempio) e iniziare la RCP (Ria-

nimazione Cardio Polmonare) 30/2 (2 insufflazioni ogni 30 compressioni cardiache al ritmo di Saturday Night Fever dei Bee Gees: 100-120 al minuto) previa estensione del collo (eccetto i casi con sospetta frattura cervicale).

Sarebbe il momento di usare il defibrillatore per chi ce l'ha, in barca però occorre il modello specifico con doppio isolamento e porre particolare attenzione nell'asciugare le parti bagnate sia per terra sia sul paziente e curare l'isolamento dei soccorritori PRIMA di poterlo usare. Ma non essendo incluso nella cassetta di PS, non rientra nello scopo di questo scritto.

Torniamo alla RCP: a questo punto invece di insufflare bocca a bocca tappando il naso al paziente, potete utilizzare il vostro AMBU. Vi mettete dietro la testa del paziente, se siete destrimani: con la sinistra le prime due dita tengono la maschera aderente, le altre mantengono l'estensione del collo agganciando il mento; la mano destra comprime il pallone. Gli occhi controllano il sollevamento del torace sincrono alla insufflazione e il paziente (figura 4).

Se si è in due, uno continua il massaggio cardiaco al ritmo di 100-120/minuto e l'altro la ventilazione al ritmo normale di circa 10 ventilazioni al minuto. Da soli, tocca alternare le 30 compressioni con 2 ventilazioni. Se la RCP è efficace, si può sentire il polso del massaggio cardiaco e controllare l'ossigenazione con il colore delle mucose e il pulsossimetro.

Per quanto tempo si può continuare? Con respirazione bocca a bocca: pochi minuti. Con AMBU e magari più persone che possono ruotare, si può proseguire anche per ore. Capite bene quale potentissimo strumento abbiamo a disposizione e quanto potenzialmente adatto al nostro am-

Sotto: AMBU chiuso, come riposto nella cassetta di PS; a destra: ventilazione con AMBU: una mano comprime periodicamente il centro del pallone; mentre con l'altra mano le prime due dita circondano la maschera e la trattengono sul viso a includere naso e bocca senza spandimenti, e le altre dita controllano, agganciando il mento, l'estensione cervicale, eccetto i casi con trauma cervicale.



figura 3

biente sia.

Quanto comprimere il pallone e quanto velocemente? Decisi e delicati: sappiate che il volume corrente, cioè l'aria scambiata in stato di riposo, è di circa mezzo litro per gli adulti; quindi, nel mantenimento non serve schiacciare tutto il pallone, basta l'effetto di una mano al centro, che produce una normale tranquilla dilatazione del torace. Per i bambini invece - nonostante sia inclusa la maschera pediatrica - non va bene il BLS, servono manovre eseguite in modo diverso con molta più attenzione e minor volume d'aria in relazione alla loro corporatura e con maggior frequenza, e qui si rimanda specificamente ai corsi di rianimazione pediatrici o PBLs.

Esperienze: provate a distendere e assemblare l'AMBU. Provate la maschera tappando il terminale di insufflazione e aspirando l'aria per vedere l'ermeticità a seconda del posizionamento. Acquistate qualche filtro anche nei negozi online di dispositivi medici. Si può provare interamente solo su manichino adatto per controllare massaggio e respirazione meccanica possibile solo con estensione del collo. Sugli altri potete esercitarvi nel posizionamento.

Naturalmente anche le altre fasi vanno provate, in particolare quelle relative alle manovre di compressione o massaggio cardiaco, regolando nel giusto modo il gesto, la sede, la profondità, la velocità e la frequenza, ma anche la vostra posizione e la vostra resistenza alla fatica: scoprirete nuovi traguardi da superare.

Nel prossimo articolo continuiamo l'analisi sui dispositivi inclusi nella cassetta di PS secondo gli ultimi aggiornamenti ministeriali. Non vi sarà sfuggito però che occorre il filtro antivirale per l'AMBU, ma non è il solo accessorio importantissimo da utilizzare con questo dispositivo. Di questi e altro parleremo in un successivo articolo dedicato a ciò che manca.

Mandi**

* medico, presidente LNI Sezione di Mestre.

** saluto friulano dal latino *mane diu*, lunga vita.



figura 4

... la parola alle nostre Sezioni



La Borgata Venere Azzurra si aggiudica la seconda prepalio della stagione.



Lerici, 22 maggio 2023. Con un tempo di 11 minuti e 8 secondi, la Borgata Venere Azzurra, domenica 21 maggio, a bordo di "Elena", si è aggiudicata a Portovenere la seconda prepalio della stagione. Dopo la prima gara che si sarebbe dovuta disputare a Fossamastra, cancellata a causa del maltempo, il risultato dei senior della Borgata Venere Azzurra arriva piacevolmente inaspettato, complice l'entusiasmo dei ragazzi e l'esperienza di Fausto Sassi, allenatore del team e famoso vogatore, vincitore per ben 6 volte del Palio del Golfo.

"Ci stiamo allenando bene - spiega Sassi - Non eravamo ancora pronti e questa vittoria, è arrivata inaspettata. I ragazzi si stanno mettendo a regime per cercare di

ottenere risultati nel prossimo futuro. Sono contento di come si stanno amalgamando. Stanno lavorando bene e in prospettiva". Piacevolmente meravigliato è anche Daniel Argiolas, secondo remo, che racconta: *"E' più di 30 anni che la Venere Azzurra non conquistava un podio in una gara della prepalio. Quest'anno la Borgata ha voluto puntare molto in alto. Il presidente della Lega Navale sez. di Lerici, Maurizio Moglia, il direttore generale della borgata Cristian Bianchi e il capo borgata Luca Baruzzo hanno voluto puntare su un famoso vogatore che si è messo in gioco come allenatore, che è Fausto Sassi, uno dei pruiisti più forti che ci sia mai stato nel Golfo e prendendo un mix tra giovani e un terzo remo di esperienza, che è Cesare Ol-*

doini". A completare il team ci sono Andrea Callea al primo remo, Daniel Argiolas, secondo remo, Francesco Bella quarto remo e la timoniera Rosa Cascone. *"Siamo un bel gruppo - conclude Daniel - e cercheremo di dare soddisfazioni a questa borgata".*

"Finalmente - sottolinea il presidente della LNI sez. Lerici Maurizio Moglia - i colori giallo blu tornano a splendere nella baia di San Terenzo. Volevo ringraziare Massimo Gasparotti che ha diretto la borgata fino a pochi giorni fa e che ha passato il testimone come direttore generale a Cristian Bianchi. Un particolare ringraziamento anche agli storici fondatori e sostenitori della Venere Azzurra che hanno sempre creduto nella rinascita della Borgata".



le recensioni

IL SETTIMO MARE

Autore: Maurizio Lo Re
Edizioni: Oltre edizioni
Pagine: 215 - € 18



La guerra è la manifestazione più drammatica del "lato oscuro" del genere umano e corrobora l'attribuzione di quest'ultimo al mondo animale.

La guerra lascia sul terreno indelebili tracce della sua violenza che possiamo verificare personalmente andando il giro per il mondo.

La guerra sul mare è diversa. Essa non lascia tracce di quanto è accaduto. Sembra quasi che il mare, elemento fondamentale della natura, abbia la voglia e la forza di cancellare l'ignominia del genere umano assimilandola al suo interno.

Non troviamo per mare steli o monumenti che ricordino eventi tragici.

Questo preambolo, ad evidenziare l'importanza, per la nostra "memoria storica", di racconti come questo proposto da Maurizio Lo Re, che ripercorre le vicende di un evento bellico che si inquadra nella "battaglia dei convogli" volta al controllo del Me-

diterraneo nella seconda guerra mondiale.

Il racconto, oltre a riproporre gli eventi bellici con assoluta precisione sia storica che tecnica - nella descrizione delle singole fasi delle operazioni marittime - si focalizza sui personaggi che vi partecipano facendo emergere il loro aspetto psicologico di fronte ad eventi che li vedono alternativamente artefici del proprio destino o succubi degli stessi.

Il racconto si articola con linearità coniugando in modo accattivante l'aspetto storico e l'aspetto personale con un effetto "calamità" che ti trascina nella storia con la fregola di capire come i nostri eroi la vivranno.

Ed è questo un altro elemento che riverbera dal racconto: la storia la fanno anche tanti piccoli eroi che non saranno mai trattati nei manuali tecnici, ma che, almeno "a campione", meritano di trovare una giusta collocazione tra le pagine della stessa; un sacrosanto riconoscimento agli "eroi invisibili".

Non aggiungo altro lasciando al lettore il gusto di percorrere personalmente questa coinvolgente storia.

Buona lettura.

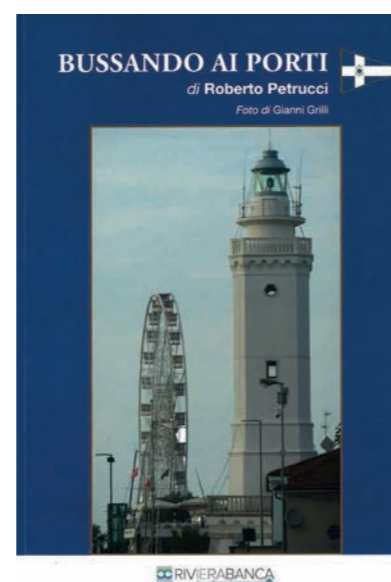
Cleuda Zincone

BUSSANDO AI PORTI

Autore: Roberto Petrucci
Pagine: 80

Uno dei principali motori dell'evoluzione dell'umanità è la «ricerca del sapere» intesa come processo dinamico volto alla definizione e alla comprensione di verità.

La verità si costruisce mettendo a sistema informazioni ottenute attraverso l'esperienza o l'apprendimento analizzate da di-



versi punti di vista/prospettive. Bussando ai porti trova piena collocazione in questo processo fornendo un punto di vista personale, ma ricco di elementi oggettivi, della costa del medio-alto Adriatico, da San Benedetto del Tronto a Rimini, come si presenta a un navigante che, attirato dall'inegabile bellezza del paesaggio visto dal mare, cede volentieri alla bramosia di sapere, esaminandone uno per uno i principali sorgitori.

Il risultato è una serie di acquerelli con cui vengono riassunti elementi salienti - spesso ignoti a molti - che caratterizzano ogni singolo porto e che contengono elementi storici, antropologici, architettonici di assoluto interesse.

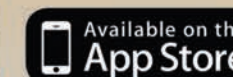
Una lettura particolare, nata dalla sensibilità dell'Autore e dall'amore, sicuramente non celato, di una delle più belle aree della nostra penisola, con un intrinseco invito alla «esplorazione».

Buona lettura.

Vincenzo De Luca

Sempre e ovunque nautica

Scegli la tua edicola digitale



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

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

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



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

www.nautica.it/digitale



Concorso fotografico LNI 2024



Concorso fotografico LNI 2024

La Presidenza Nazionale bandisce anche per l'anno 2024 il concorso fotografico a tema "La LNI al servizio del mare e del Paese".

I Soci potranno inviare un massimo di quattro scatti su attività che rientrano nelle quattro aree della missione istituzionale della LNI: ambiente, solidarietà, cultura del mare e sport acquatici. Le foto dovranno essere corredate dal proprio nome, dalla Sezione di appartenenza e dal titolo che si vuole attribuire. E' indispensabile allegare la liberatoria scaricabile dal sito leganavale.it che autorizzi l'uso della foto per il calendario, per la pubblicazione sulla rivista Lega Navale e sui canali digitali della PN.

Le fotografie dovranno essere inviate alla Presidenza Nazionale (mail: direttore.rivista@leganavale.it) entro e non oltre il 31 agosto 2023, in formato jpg con una risoluzione di almeno 300 dpi, dimensione minima cm 18x13.

Un'apposita commissione sceglierà gli scatti che verranno utilizzati per il calendario.

I vincitori del concorso fotografico, oltre a vedere la propria foto pubblicata con la citazione del nome e della Sezione, riceveranno un premio dedicato dalla Presidenza Nazionale.

Concorso fotografico LNI 2024



Concorso fotografico LNI 2024