

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare

IL VECCHIO E IL MARE

Settant'anni dopo il Nobel a Hemingway

La Lega Navale in Liguria

Intervista al Ministro dell'Università Bernini

Buzzati inviato di guerra

Al comando del Vespucci



Anno CXXVII - n. 1-2

gennaio-febbraio 2024
marzo-aprile 2024

Direttore Responsabile

Carlo Romeo

Redattore

Marina Pagano

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205
C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Proprietà

Lega Navale Italiana

Editore

Donato Marzano

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960
Poste Italiane S.p.A.
Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1 DCB Roma



Realizzazione Grafica e Stampa

Stilgrafica Srl
via E. Q. Visconti, 8
00193 Roma

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

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di maggio 2024



sommario

Anno CXXVII gennaio-febbraio e marzo-aprile 2024

2	26	65
Punto nave <i>di Donato Marzano</i>	La Sezione di Genova <i>di Mauro Riso</i>	I marina e il mercato <i>RRLN</i>
5	29	68
Banco di quarta <i>di Carlo Romeo</i>	Al ristorante LNI Genova Centro con Luca e Miranda	Sull'onda della prevenzione per un mare di salute <i>di Michele Valente</i>
7	33	72
Ernest Hemingway Settant'anni dopo il Nobel <i>di Carlo Romeo</i>	Il mare di Manuela Moreno <i>di Carlo Romeo</i>	LA CASSETTA DEGLI ATTREZZI. Quelli che è meglio avere a bordo <i>di Maurizio Parisi</i>
12	37	75
Il mare. Da parte mia Tre marinai scrivono ai nipotini	Non chi comincia ma quel che persevera <i>di Angelo Patrino</i>	Cinture di salvataggio autogonfiabili: la manutenzione <i>di Umberto Verna</i>
12	41	83
Cara Margherita <i>di Ferdinando Dandini de Sylva</i>	IL MARE IN TV The Terror. L'incubo artico <i>di Sergio Gamberale</i>	La vedetta <i>di Dino Buzzati</i>
14	43	87
Caro Leonardo <i>di Fabio Berardi</i>	Tra la gloria e l'abisso <i>di Sergio Gamberale</i>	Diario di bordo della Lega Navale Italiana gennaio-aprile 2024 <i>di Michele Valente</i>
17	45	91
Cara Aurora <i>di Pasquale Guerra</i>	Sicurezza delle unità da diporto (parte IV) <i>di Aniello Raiola</i>	La Lega Navale Italiana al Premio giornalistico- letterario Carlo Marincovich <i>di Marina Pagano</i>
20	58	97
La Lega Navale in Liguria Intervista a Roberto Camerini <i>di Carlo Romeo</i>	Mare, Università e Ricerca. Intervista al Ministro Anna Maria Bernini <i>di Antonello de Fortuna</i>	Le recensioni
24	60	99
Quanto bene ha fatto quell'art. 2 del Regolamento allo Statuto <i>di Mauro Riso</i>	Malta limen al centro del Mediterraneo <i>di Vince Di Dato</i>	AUTORI

Punto nave

di Donato Marzano



Cari soci e lettori di *Lega Navale*. Dopo una breve interruzione oggi la nostra rivista esce con una nuova direzione. Nell'ambito dei normali avvicendamenti negli incarichi di collaborazione e nel rispetto delle procedure tecnico-amministrative della pubblica amministrazione, il dott. Carlo Romeo, socio ed amico di lungo corso della LNI, ha avvicinato il dott. Antonio Cosentino che ha ben guidato la testata negli ultimi due anni e che ringrazio per l'impegno e la disponibilità. Auguro buon lavoro al nuovo Direttore, giornalista e dirigente del settore di fama nazionale, nell'auspicio di una crescita in termini di qualità degli approfondimenti nelle aree di interesse della LNI e della sua espansione in aderenza ad uno dei compiti istituzionali di diffusione della cultura marittima e delle tradizioni marinare.



Bambini delle scuole di Ostia in occasione della presentazione dell'accordo di collaborazione LNI-Save the Children.

Evidenzio come la nostra testata sia, con i suoi 127 anni, la prima delle riviste in ambito civile che si occupano di mare. Con i primi mesi del 2024 stiamo dando corpo a nuove importanti iniziative di ampio respiro nella nautica solidale con l'apertura della prima scuola Hansa 303 Marina Militare-LNI alla Spezia e la collaborazione con Save the Children per avvicinare al mare i bambini di undici periferie a rischio del Paese. Siamo impegnati anche nella protezione del mare con gli accordi con Marevivo e Federparchi per un sempre maggior coinvolgimento dei ragazzi alla soluzione delle problematiche ambientali e nel monitoraggio dei parametri vitali delle aree marine protette. In fase finale anche l'avvio della madre di tutti i programmi 2024-2025 ovvero *Mare di Legalità*, per l'impiego di tutte le barche assegnate da parte dell'Autorità Giudiziaria alla LNI in un'intensa e articolata attività in tutte le aree di competenza. Tornerò a descrivere questa sfida nei prossimi Punti Nave.

Ma questi giorni ci vedono al lavoro soprattutto per portare all'attenzione delle istituzioni nazionali, dell'opinione pubblica e dei media questioni essenziali per assicurare la sopravvivenza della nostra associazione e fare in modo che la LNI assolva la sua funzione di mettere il mare al centro degli interessi del Paese pur in presenza di gravi problematiche che interessano i CIN-Centri di Istruzione Nautica ed il rinnovo delle concessioni demaniali in applicazione della direttiva europea Bolkestein. Sono momenti difficili, ma cruciali per la vita della nostra LNI nei prossimi anni. Mi conforta la vicinanza di tutti i presidenti, delegati regionali, consiglieri nazionali e soci ed il rafforzamento della credibilità del brand Lega Navale Italiana in tutti i consessi. Buon lavoro a tutti noi.



Uscita a bordo dell'Hansa 303 nell'ambito delle attività della scuola di vela inclusiva LNI-Marina Militare alla Spezia.



CIVITAVECCHIA 8 - 10 GIUGNO



Sabato 8 giugno

Villaggio promozionale Marina 10.00/20.00

Domenica 9 giugno

Concerto della banda della Marina, Piazza della Vita ore 21.00

Villaggio promozionale Marina 10.00/20.00

Lunedì 10 giugno

Cerimonia - molo Bicchiere del porto di Civitavecchia ore 10.30

Villaggio promozionale Marina 10.00/20.00

Visite a bordo delle Unità della Marina Militare nei giorni 8 e 9 giugno.



**INQUADRA IL
QR CODE**

Banco di quarta

È per me un onore assumere da questo numero la direzione della rivista della Lega Navale Italiana, con una storia che attraversa di fatto tre secoli. Dal 1897, mese dopo mese, anno dopo anno, *Lega Navale* ha dunque raccontato il mare e chi lo ama, chi lo vive, chi ci lavora. Nel corso di tutti questi decenni che hanno cambiato tutto, ha tenuto vivo quel filo che lega il mare alla sua gente e la sua gente al mare, in un rapporto difficile e intenso ma sempre bellissimo.

Oggi però è ancora necessario promuovere e valorizzare la cultura del mare, raccontarla con tutti i suoi aspetti, in un Paese che ha ben oltre ottomila chilometri di coste, in una terra che è di fatto un gigantesco molo nel Mediterraneo? La risposta è spietatamente affermativa. La cultura del mare, letteralmente vitale per l'Italia, le resta purtroppo ancora oggi tendenzialmente estranea. Questa è la nostra antica sfida.

Il mare è lavoro, economia, formazione, scuola di vita. È famiglia, amicizia, solitudine, avventura ma tutto questo resta ancora troppo distante per molta parte del nostro Paese e forse è proprio qui il cuore del problema. Altrove il mare è quotidianità mentre invece in Italia, tolti i due mesi dove gli italiani si spiaggiano al sole, è troppo spesso qualcosa per addetti ai lavori e per chi ci abita. In questo contesto, la Lega Navale Italiana da sempre ha un ruolo fra i protagonisti della sfida che rilancia la cultura e il rispetto del mare attraverso l'ambiente, l'inclusione, la tradizione marinaiasca.

Nella complessa flotta che di fatto compone la Lega Navale Italiana, con le sue Sezioni sparse ovunque sulle coste del Mediterraneo, dei laghi e di tutte le acque interne, con le ormai decine di migliaia di iscritti che sono anche i nostri lettori, la RLN occupa infatti un posto particolare, quasi come quello – *si parva licet componere ma-*



gnis – che ha il *Vespucci* nella flotta della Marina, rappresentando una solida realtà fatta di tradizione e innovazione.

Il nostro primo target, dunque, è quello di mantenere e rafforzare con orgoglio la riconoscibilità e il prestigio che vengono a questa rivista dalla sua storia plurisecolare, sia fra chi fa parte della Lega Navale sia fra chi ama il mare ma che della famiglia della LNI non fa ancora parte. Personalmente mi affascina molto anche conoscere e far conoscere ancora meglio, il vasto e molteplice popolo della Lega Navale, di cui faccio parte da una vita e alla quale devo fra

l'altro la dura e piacevole avventura della mia patente nautica.

Vorrei ringraziare tutti coloro che mi hanno voluto in plancia, a cominciare dal Presidente nazionale della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, dal Dg contrammiraglio Marco Predieri e dal Consiglio Direttivo. Sento la responsabilità di succedere a tanti direttori che hanno reso questa rivista prezioso strumento di storia della tradizione del mare. Grazie, infine, a tutti coloro che hanno collaborato a questo numero e che hanno dimostrato di essere già equipaggio, nonostante una uscita dal porto quanto mai veloce. Posso solo confermare a chi ci legge tutto il nostro impegno perché queste pagine siano pagine di mare interessanti, piacevoli, utili per tutti.

Veniamo dunque a questo numero, chiuso peraltro in tempi letteralmente e necessariamente da record. L'apertura è legata a uno dei libri di mare (ma non solo di mare) più belli e famosi. Sono infatti trascorsi esattamente ottant'anni da quando, con *Il vecchio e il mare*, Ernest Hemingway vinse il Nobel per la Letteratura 1954, e a lui è dedicata la copertina di questo numero.

È giusto dunque ricordare qui quanto accadde ottant'anni fa a Stoccolma, celebrando in queste pagine quel libro e quello scrittore che era anche uomo di mare. Non a caso la foto più famosa di Hemingway – quella di un grande fotografo come Yousuf Karsh – segna la copertina del primo numero di questo 2024, anche se abbiamo scelto di lasciare che il suo volto si confonda e diventi quello di tutti i vecchi marinai con le loro storie e le loro rughe e le loro miglia. È a loro, a tutti i vecchi marinai di ogni tempo e di ogni mare, che è dedicato questo primo numero – peraltro doppio – del 2024.

Altre pagine che ritroveremo anche nei numeri che verranno sono legate alle facce e alle sto-

rie della Lega Navale (questa volta in Liguria), ai comandanti della nave più bella del mondo e ancora a personaggi che parlano del loro rapporto con il mare oppure ai libri, alla tv e al cinema che lo raccontano. Sul fondo marino degli archivi, abbiamo ritrovato testi bellissimi come quello di Dino Buzzati nella sua veste di inviato di guerra imbarcato sull'incrociatore *Trieste* oppure certe copertine storiche della rivista.

Queste pagine sono le voci e le storie che testimoniano il mare, la sua storia e la sua cultura, con l'attenzione per ambiente, integrazione, formazione, sport, tradizione. Sono queste le fondamenta che segnano le donne e gli uomini – e i bambini, che ne sono anima e ragione primaria – della Lega Navale stessa. RLN racconta tutti questi temi, in piena sinergia con i nuovi media che la Lega Navale ha messo in essere e che ne raccontano la quotidianità con professionalità e puntualità. Al centro restano fermi la qualità giornalistica nella ricerca dei temi, nell'approfondimento, nella scrittura e nelle immagini. Le foto sono fondamentali. Fermano momenti, raccontano storie, come le sa raccontare soltanto una bella foto, una vera foto.

È arrivato il momento di mollare gli ormeggi, e dunque: *poppa molla, prora spara, pari avanti*. Buona lettura!

Carlo Romeo

Ernest Hemingway

Settant'anni dopo il Nobel

di Carlo Romeo

Squilla il telefono che è quasi l'alba alla Finca Vigia mentre a Stoccolma sono già le undici di mattina. È il 28 ottobre del 1954 – settant'anni fa, dunque – quando una voce emozionata comunica a Ernest Hemingway che ha appena vinto il Premio Nobel per la Letteratura grazie a *Il vecchio e il mare*.

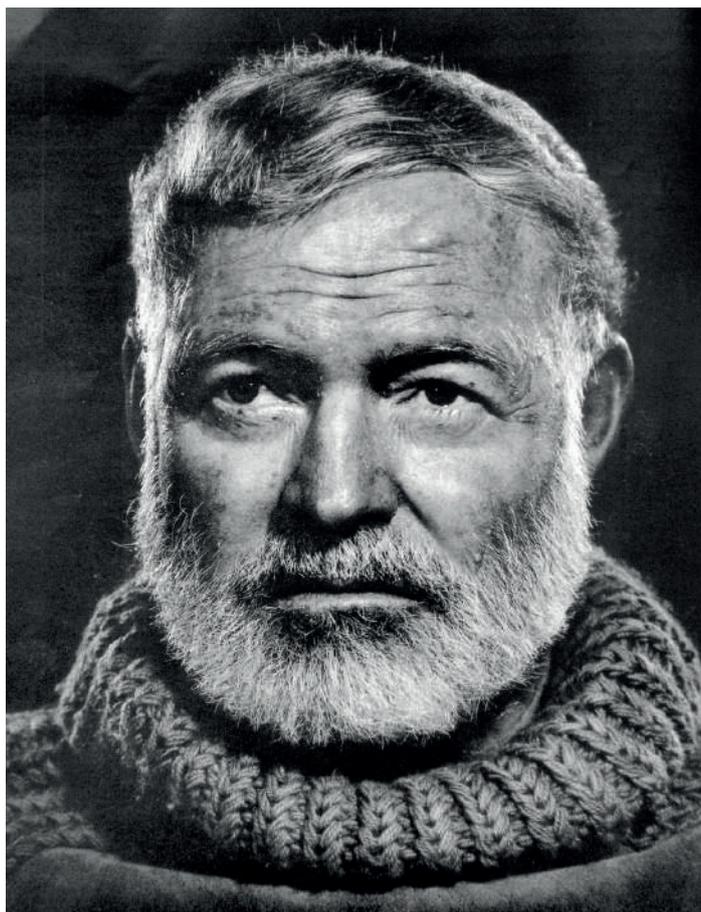
Hemingway, a Cuba, sta vivendo in quel periodo l'ennesimo momento difficile. La sua carriera di scrittore ha sempre avuto alti e bassi, anche se non è mai stata sottovalutata, da quando decise a Parigi negli Anni 20 di smettere con il giornalismo e fare il salto nel buio che lo portò dagli articoli ai romanzi.

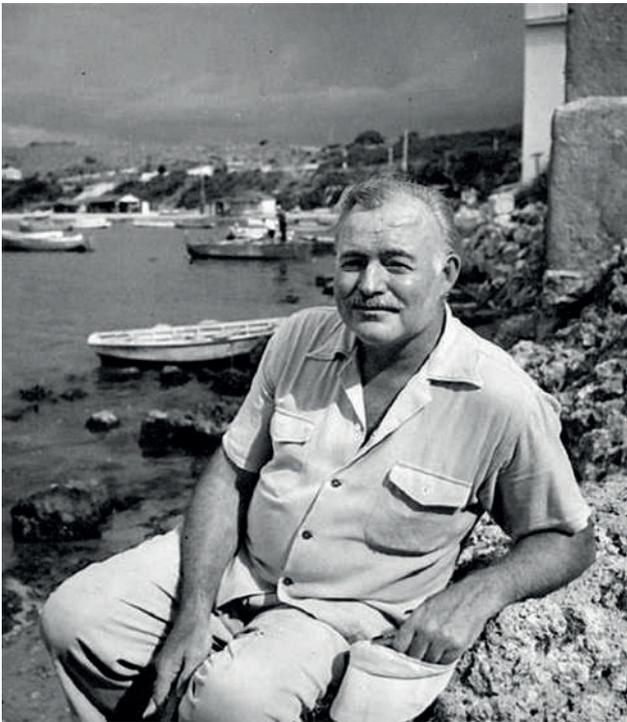
Il suo ultimo romanzo, prima della storia del vecchio pescatore e del gigantesco pesce, non aveva avuto il successo sperato. *Di là dal fiume e tra gli alberi*, uscito nel 1950, era stato infatti preso di mira dalla critica. La cosa comprensibilmente non aveva fatto piacere allo scrittore. Quel romanzo verrà riscoperto molto più tardi come il bellissimo libro che è, con il vecchio soldato di carriera che chiude i conti con la sua vita, attraverso la passione ricambiata per una giovanissima nobildonna veneziana, incontrata mentre corteggia la propria gioventù e la altrettanto propria morte a Venezia.

In quei mesi, Ernest Hemingway è per di più ancora convalescente. I due brutti incidenti aerei capitatigli uno dopo l'altro in Africa, proprio all'inizio di quell'anno, lo hanno provato molto sia fisicamente sia psicologicamente. Insomma, per uno degli scrittori più amati e più odiati del secolo, questo 1954 non è esattamente un anno cominciato benissimo. A maggio, su un campo minato in

Indocina, muore Robert Capa, inviato di guerra al seguito delle truppe francesi. Questa scomparsa sarà un altro brutto colpo per lo scrittore, legato al fotoreporter ungherese da una antica e solida amicizia.

Quelli precedenti al 1954 sono anni in cui Hemingway comincia a rinchiudersi sempre di più in se stesso mentre forse già intravede quella depressione che lo ucciderà una decina di anni dopo. Siamo dunque nel 1950 quando lo cerca *Life*. È una rivista cui è molto legato, non soltanto perché paga bene, cosa che per lui che





ha fatto letteralmente la fame da giovane a Parigi conta sempre parecchio. *Life* gli chiede un racconto lungo o un romanzo breve – che poi è lo stesso – da pubblicare a puntate sulla rivista. Allora Hemingway comincia a rimuginare su una vecchia storia cubana, sentita in una delle tante serate passate al Floridita, bicchiere e bottiglia alla mano.

Quella storia di un vecchio pescatore che ha vissuto tutta la sua vita sull'Atlantico diventerà la storia per *Life*. Vecchiaia e mare ma anche solitudine e poi ancora amicizia perché un gio-

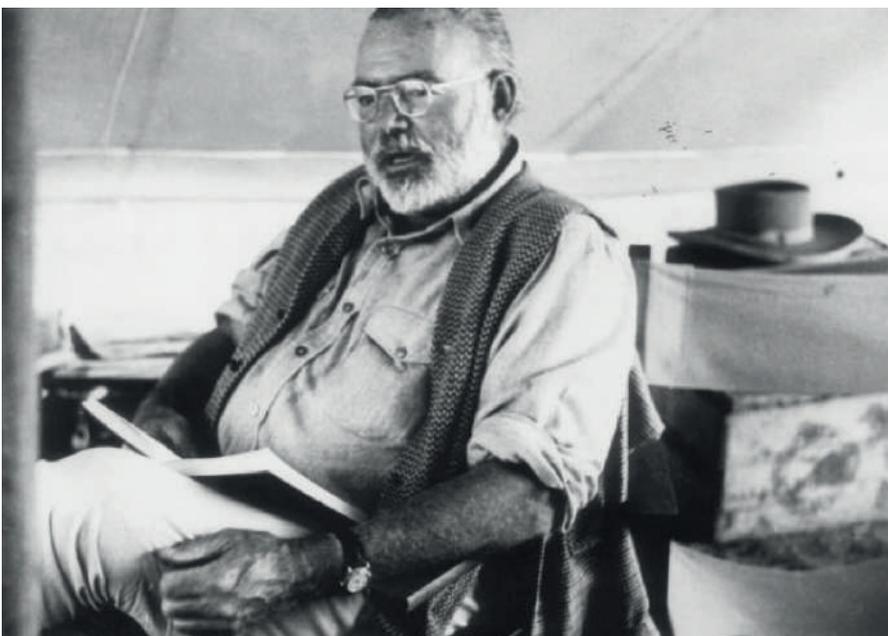
vanissimo amico, cui ha insegnato a pescare, è testimone narrativo per i lettori. E poi c'è il pesce. Un grande, grandissimo pesce che dopo una estenuante lotta il vecchio marinaio riesce a vincere. Saranno però gli squali, alla fine, a chiudere la partita mentre per lui resterà solo lo scheletro legato alla barca a testimoniare lotta, vittoria e fallimento, che poi sono i tre temi intrecciati cari a Hemingway da sempre.

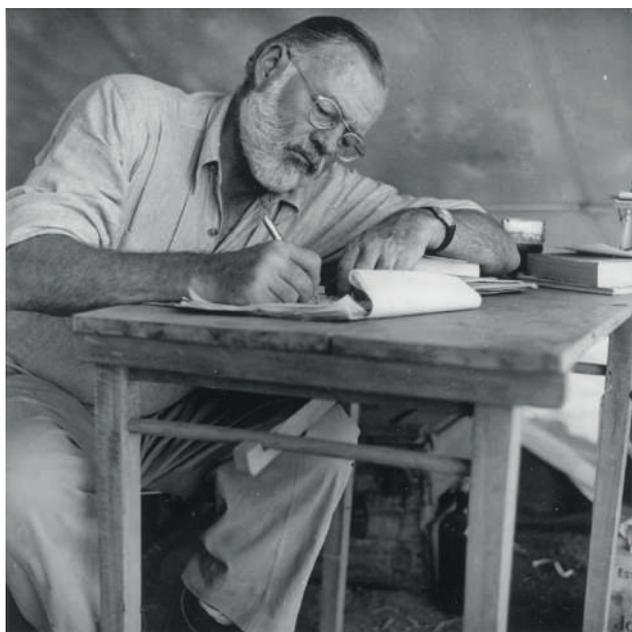
Il Vecchio, il Mare e i giorni trascorsi al gran largo dal vecchio pescatore con il suo gigantesco marlin saranno perciò protagonisti delle pagine, scritte nel 1951 e pubblicate da *Life* nel 1952. Lo porteranno poi al Premio Nobel due anni dopo, settanta anni fa. Ernest Hemingway dichiara subito ai giornalisti che non andrà a Stoccolma a ritirarlo per ragioni di salute. Le ferite dei due incidenti lo condizionano ancora molto e gli stessi medici sono contrari. Dirà anche che lo avrebbero meritato altri scrittori americani prima di lui. Fa i nomi di Carl Sandburg e di Bernard Berenson ma è comunque orgoglioso del Nobel. «Me lo hanno dato», dirà poi scherzando con gli amici «perché è il primo libro in cui non metto una parolaccia». Niente *swear words*, questa volta, niente dei consueti scandali.

Lo scrittore parla con John Cabot, l'ambasciatore americano a Stoccolma, e gli chiede di andare lui al suo posto e leggere qualche parola che scriverà per ringraziare chi gli ha assegnato il Nobel per la Letteratura del 1954. Settant'anni da allora e chi ama il mare

– chi ama la gente di mare e ama lui che il mare lo conosceva bene – non può non ricordarlo. Cabot gli legge la motivazione del Nobel e Hemingway sente che il Nobel gli viene assegnato «per la sua maestria nell'arte narrativa, recentemente dimostrata con *Il vecchio e il mare* e per l'influenza che ha esercitato sullo stile contemporaneo».

Nel discorso che invia a Stoccolma e che sarà letto, nel corso della cerimonia, davanti a Sua Altezza Reale il Re Gustav di Svezia, Ernest He-



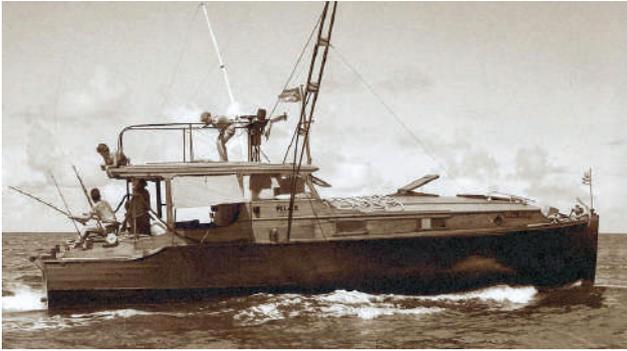


mingway sarà breve e spietato sul mestiere di scrivere. «Quel che un uomo scrive», dirà, «può non essere immediatamente chiaro e per questo, qualche volta, può dirsi fortunato; ma col tempo le sue parole si possono rivelare abbastanza chiare, e grazie a queste parole e al grado di alchimia che lo scrittore possiede, lui potrà resistere al tempo o venire dimenticato. La vita dello scrittore è, nel migliore dei casi, una vita solitaria. Le organizzazioni di scrittori alleviano la sua solitudine, ma dubito che riescano a

migliorarne la scrittura. Più diventa conosciuto al pubblico, più perde la sua solitudine, e così, spesso, il suo lavoro ne risente, deteriorandosi. Lui lavora da solo, e se è uno scrittore abbastanza bravo deve essere in grado di affrontare l'eternità, o la sua mancanza, ogni giorno. Per un vero scrittore ogni libro dovrebbe rappresentare un nuovo inizio, dove cercare qualcosa di nuovo, che va oltre la semplice realizzazione. Deve cercare di realizzare qualcosa che non sia già stato fatto, o che gli altri hanno fallito nel tentativo di realizzare. E prima o poi, con grande fortuna, riuscirà nel suo intento. Come sarebbe semplice scrivere se fosse solo necessario riscrivere in altro modo ciò che è stato già ben scritto. Ed è proprio perché abbiamo avuto scrittori così grandi nel nostro passato che uno scrittore deve sforzarsi ad andare oltre, dove nessuno può aiutarlo».

È un uomo solo quello che scrive queste cose. Solo come un pescatore in mezzo al mare, come Santiago quando vede gli squali divorare pezzo a pezzo quel pesce che ha ucciso e con il quale ha costruito un legame di rispetto. Hemingway sa bene che la storia del vecchio e del mare è una delle sue cose migliori. Non a caso, ha già vinto il Pulitzer per questo romanzo un anno prima, nel 1953. Resta però il fatto – e lo dice





chiaramente nel suo discorso per il Nobel – che occorre andare sempre più oltre, da soli. Continuerà comunque a pensare al mare fino all'ultimo, da scrittore, con una trilogia – *Isole nella corrente* – che però lui non vedrà pubblicata.

Il mare di Hemingway è il mare dei pescatori. Le attese, le albe e le notti, gli occhi che cercano il pesce mentre oggi l'elettronica si è sostituita a questo scrutare il mare e i suoi colori, i suoi segnali, che allora era parte fondamentale della pesca.

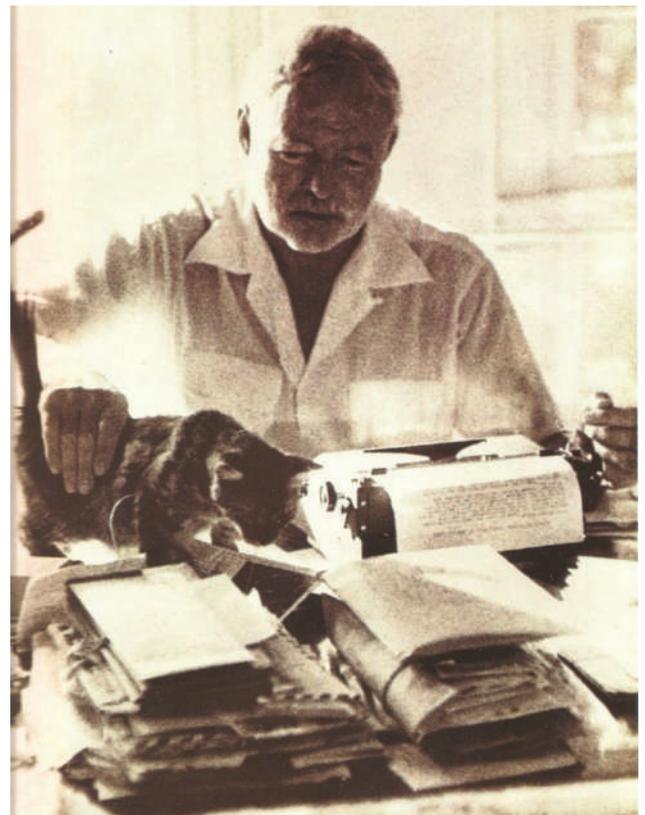
La sua barca è *Pilar* e non stupisce che Hemingway ne parli come fosse una cosa viva. «*Pilar* è stata costruita come una macchina da pesca», racconta lui stesso, «in grado di tenere bene il mare nelle condizioni più difficili, di percorrere almeno cinquecento miglia e di dar da dormire a sette persone. Imbarca nei suoi serbatoi millecentotrentacinque litri di benzina e circa centosettanta litri di acqua. In un viaggio lungo si possono caricare anche altri trecentottanta litri di benzina in piccoli bidoni da tenere nel castello di prora e una identica quantità di acqua in damigiane. Può inoltre portare, una volta caricata al massimo, una tonnellata di ghiaccio. Lo scafo lo hanno costruito i cantieri Wheeler di New York, modificandolo secondo le nostre esigenze, e da allora abbiamo fatto parecchie modifiche. È una barca veramente robusta», conclude palesemente orgoglioso di lei, il suo armatore e comandante «sicura comunque sia il mare, e ha una poppa molto bassa con un gran rullo di legno per caricare a bordo i pesci grossi».

Il vecchio e il mare supera il tempo e lo spazio perché racchiude in sé tante cose insieme. Il legame di un uomo anziano con la sua vita e con chi è più giovane. La pesca per vivere che diventa anch'essa vita, dove uccidere è giusto ma solo e sempre con il rispetto dovuto. Il vecchio rispetta il marlin ma non gli squali che non co-

noscono regole. C'è poi il legame fortissimo con la sua barca, vecchia anche lei ma ancora solida e sicura. C'è il ragazzino cui ha insegnato a pescare quando era molto piccolo. E poi il silenzio a bordo perché «era considerata una virtù non parlare se non in caso di necessità, sul mare, e il vecchio l'aveva considerata tale e l'aveva rispettata. Ma ora diceva spesso ad alta voce i suoi pensieri poiché non c'era nessuno che potesse esserne disturbato», e poco più avanti Hemingway aggiunge: «Nessuno dovrebbe mai restare solo, da vecchio, pensò. Ma è inevitabile».

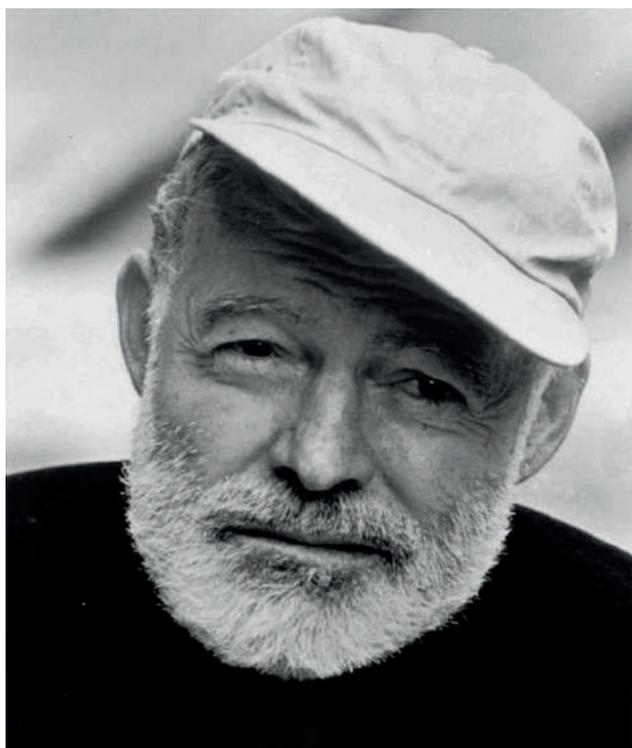
Hemingway sa che il «Vecchio», come lo chiama lui, è uno dei migliori libri che ha scritto. Lo sa e lo dichiara. Scrive a Bernard Berenson il 24 settembre 1954: «Si ha sempre l'illusione a proposito dell'ultima cosa che è stata scritta e così ho una fiducia esagerata nel libro del Vecchio».

Ogni giorno che scrivevo mi meravigliavo di come andava avanti meravigliosamente e speravo che il giorno successivo sarei stato in grado di inventare sinceramente come avevo fatto il giorno precedente». E più avanti aggiunge: «Ancora oggi non riesco a leggerlo senza emozione e so che lei mi crederà quando dico che non è l'emozione di qualcuno che ammira ciò che ha fatto, perché l'ha fatto, ma perché lo leg-



gevo in modo del tutto distaccato come se fosse stato scritto da qualcun altro morto da tanto tempo». La storia del Vecchio è peraltro storia antica, accaduta in ogni mare, in ogni tempo, dovunque ci siano stati pesci e vecchi pescatori con le loro barche.

In fondo anche oggi, a chi naviga capita spesso di vedere persone con ormai parecchi decenni alle spalle, andare per mare e andarci secondo modi e tradizioni che si rischiano di perdere. Occorre guardare il modo con cui fanno a bordo anche le cose più semplici, come controllano intorno e come sanno con discreta sapienza dare, a bassa voce e nel modo migliore, il consiglio più giusto al momento più giusto. Resta l'immagine negli occhi, quando nei porti ti capita di vedere un nonno che spiega la barca e i suoi



misteriosi componenti al nipotino, e le cose da fare e da conoscere e a che serve questo e come funziona quello, ma soprattutto perché.

Si tratta di marinai che hanno cominciato a navigare in un altro mare, in un altro mondo marinaro, con il compasso o nel migliore dei casi con il Loran. Niente GPS, niente radar, forti ancora oggi della regola antica che quel che c'è non si rompe. Facile trovare ancora, nei tavoli da carteggio delle vecchie barche i taccuini a quadretti con le annotazioni del meteo, dettate



dalla radio di bordo con la voce lenta e precisa di chi sa che deve farsi capire bene. Gli strumenti allora erano quel che erano, cioè semplici accessori perché per quelle generazioni restava fondamentale utilizzare l'intelligenza guidata dall'esperienza, quando si andava per mare.

Il nonno spiega dunque al nipote cos'è la barca e come si naviga ma soprattutto cerca di fargli comprendere cosa rappresenta il mare per lui. Ti rendi conto allora, mentre li guardi dalla banchina senza farti troppo notare, che sei di fronte a un fenomeno antico e eterno. Riaffiora allora da un angolo della memoria la voce di Antoine de Saint-Exupéry che parla della sua nave.

Se vuoi costruire una nave – ripete da decenni quella voce – non devi chiamare la gente a raccogliere la legna e a preparare gli attrezzi né distribuire i compiti o organizzare il lavoro, ma insegna loro soltanto la nostalgia del mare ampio e infinito.



IL MARE. DA PARTE MIA

Tre marinai scrivono ai nipotini

Cara Margherita

di Ferdinando Dandini de Sylva

«**N**onno, perché vuoi insegnarci ad andare in barca a vela? È complicato, difficile, ci occupi tutta la giornata e non possiamo giocare con i nostri amici!».

Sì, cari nonni, non è facile spiegare ai bambini, interessati al divertimento immediato, il piacere della navigazione a vela, proverò, quindi, a tirar fuori dalla mia, ormai lisa, la sintesi di una esperienza di vita che dalla vela ha tratto stimoli, amicizie, soddisfazioni, stress, spaventi, esultanze, distrazioni dalla quotidianità... tutte emozioni che fanno sentire vivo e sociale un essere umano. Spero che ciò possa essere fonte di

spunti per poter dire: «Sì, può essere complicato e difficile, ma è tanto bello!».

Cara Margherita, voglio raccontarti qualcosa della mia passione per la vela.

La prima volta che sono salito su una barca a vela avevo 11 anni e mio zio mi portò a fare il prodiere in una piccola regata di circolo sul lago di Como con il suo Flying Junior che, in seguito, mi regalò. Che esperienza! Per fortuna le condizioni meteo erano buone e, nonostante la mia completa ignoranza, completammo la regata.

Da quel giorno iniziò la mia avventura nel meraviglioso mondo della vela!

Hai ragione, questo sport ha richiesto molto del mio tempo libero però mi ha permesso di passare intere giornate ad «ascoltare» il mare e il vento, vivendo quella bellissima sensazione di libertà e di rispetto verso la potenza della natura!

Sì, la potenza della natura, l'importanza del rispetto verso di essa, la capacità di leggerne i segnali e la necessità della collaborazione con gli altri per superare i momenti difficili: questo è quello che ti può insegnare la vela, che potrà essere per te un'esperienza di grande valore, in quanto ti potrà aiutare a sviluppare attitudini alla socializzazione, come la comunicazione, la collaborazione, il rispetto e la leadership.

Comunicazione, perché in





sensazione di libertà dalle costrizioni della terraferma, potrai andare dove vuoi, quando vuoi avendo l'opportunità di godere della bellezza della natura, il mare, il cielo e la costa, dimenticandoti della routine o dei problemi quotidiani che avrai lasciato a terra.

Certo a volte è meno divertente: giornate di pioggia, forte vento, onde che si rompono e tanti avvisi tra noi amici di «attenti al groppo»; scoprirai, però, che navigare a vela con mare agitato è

barca bisogna comunicare chiaramente le proprie istruzioni e richieste e ascoltare attentamente le istruzioni e le richieste degli altri.

Collaborazione, perché in barca bisogna lavorare insieme per raggiungere un obiettivo comune. Questo ti permetterà di sviluppare la capacità di lavorare in gruppo e di risolvere i problemi insieme.

Rispetto, perché in barca bisogna rispettare le capacità e le opinioni degli altri.

Leadership: in barca c'è un solo comandante, e la vela può fornirti l'opportunità di sviluppare le tue capacità di leadership, permettendoti di sviluppare fiducia in te stessa, capacità di prendere decisioni e guidare gli altri. Perciò la vela è uno sport che ti insegna regole ben precise, e l'esperienza che ne puoi derivare la potrai utilizzare anche nella tua vita «a terra».

Potrai praticare la vela per diporto o per regate, con emozioni e avventure diverse difficili da provare in altri contesti e senza pari; con bel tempo è un'esperienza molto piacevole e rilassante: il vento è leggero e le onde sono basse, quindi la barca scivola sull'acqua senza sforzo, grazie al vento; la vela, ben manovrata, ti spingerà sull'acqua, permettendoti di godere della

un'esperienza che può essere sì impegnativa, ma anche tanto emozionante; le onde possono rendere la navigazione più difficile e pericolosa, ma possono anche aggiungere un senso di avventura e di sfida che, una volta rientrata a terra, ti permetterà di considerare anche questa



esperienza «dura ma fantastica», e inoltre... che bello poterla poi raccontare!

La vela mi ha regalato tantissime soddisfazioni, ho conosciuto tanti appassionati come me e tra questi ho trovato amici per la vita. Mi auguro che anche tu possa provare un amore così forte come il mio per la vela!

Caro Leonardo

di Fabio Berardi

Caro Leonardo,
oggi ti voglio raccontare del nostro mare.

Quando ero bambino come te, mio padre mi portava spesso al mare, con tuo bisnonno Silvio, che ahimè non hai conosciuto perché ci ha lasciato prima che tu nascessi. Quel mare che da San Marino vediamo tutti i giorni, per chi come noi ha la fortuna di nascere e vivere alle pendici del Titano esposte a nord est.

In certi giorni quasi lo possiamo toccare e ci regala visioni e panorami che ti aprono il cuore e come una calamita ti attrae.

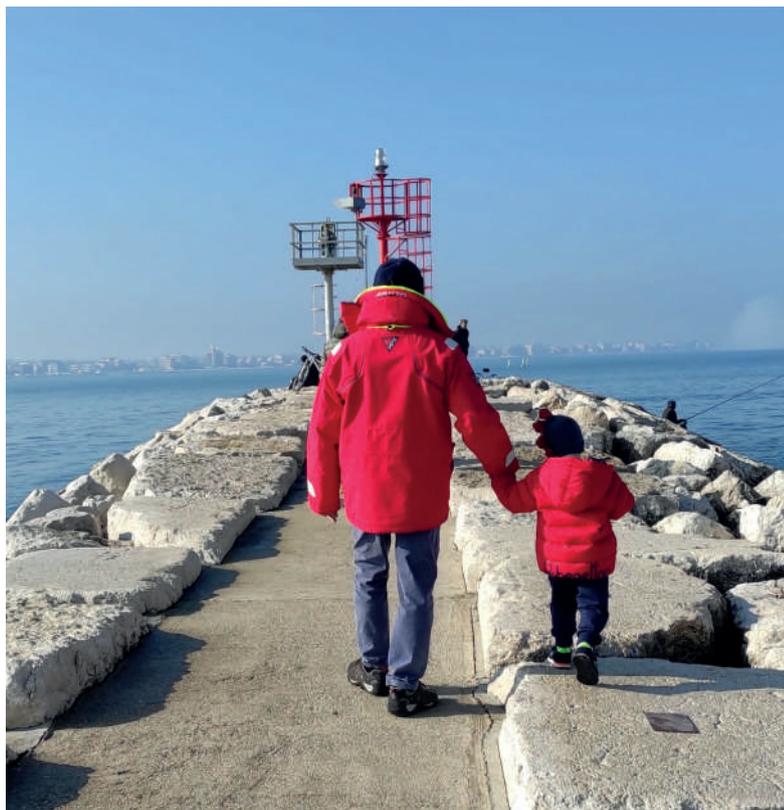
Quando poi spira la bora e l'aria si pulisce ci regala una visione suggestiva che si spinge oltre l'orizzonte di acqua, sino alle isole e le cime del Velebit, che con il loro profilo ci ricordano le nostre lontane radici.

Sì, perché, devi sapere, Leonardo, che Marino, il fondatore della nostra piccola repubblica, era un dalmata dell'isola di Arbe (Rab per i nostri fratelli croati) che venuto dal mare, una volta approdato sulle coste riminesi, è poi salito sul Titano, dove ha fondato la nostra comunità.

Forse non era nemmeno quello il suo nome e forse è ricordato così proprio perché veniva dal mare.

Con il bisnonno Silvio non ho molti ricordi della spiaggia di Rimini, dove più spesso, ai nostri tempi, andavamo in colonia con altri coetanei.

Ricordo invece con piacere quando mi portava a pescare le cozze sulle scogliere di Bellaria, poste a difesa dell'arenile. Ancora non sapevo nuotare ma con



il favore della bassa marea alle prime ore dell'alba era facile raggiungere la scogliera, dove iniziavamo l'attività di pesca. Il mare era una tavola calma e brillava di riflessi colore argento con il sole che già iniziava a scaldare, e l'odore pungente delle alghe fra gli scogli, della salsedine e le grida dei gabbiani erano avvolgenti.

Al ritorno, quando ormai la marea era salita, finivo sempre sulle spalle del bisnonno Silvio, un po' intimorito dall'acqua troppo alta per me, ma oltremodo felice per il bottino di pesca e per le emozioni provate in quelle prime ore del mattino.

In agosto, quando si fermava l'attività dei pescatori, qualche volta salivamo su un peschereccio, che con il suo forte odore di reti e di gasolio ci conduceva al largo sino alle piattaforme per l'estrazione del gas adriatico.



Lontani dal porto, le forme della costa si appiattivano ma era ancora ben visibile il nostro monte Titano, punto cospicuo di numerosi navigatori. A bordo ci offrivano un pasto frugale, ma di cui ricordo ancora il buon sapore del pesce fritto e del pane con un poco di vino bianco, che mio padre mi permetteva nonostante ancora bambino. Era come un pasto da re, ed io mi sentivo già grande.

Anche a casa coltivavo il mio rapporto con il mare, seguendo spesso in televisione – quando con uno strappo alla regola mi veniva concesso di restare alzato sino a tardi – le avventure del *Calipso* e del suo narratore oceanografo Jacques-Yves Cousteau.

Più rare ma speciali erano le occasioni di andare all'isola di Arbe, affrontando un impegnativo viaggio in automobile lungo la Romea, che dopo Fiume si svolgeva sulla tortuosa e pericolosa litoranea sino a Jablanac, dove salivamo sul traghetto che portava il nome del nostro fondatore Sveti Marin.

Già il viaggio era una suggestione, un ritorno

alle nostre radici, ma lo era ancora di più scoprire un mare diverso da quello di Rimini seppure lo stesso, con una miriade di isole e scogli, paesaggi incantevoli, rocce, acque profonde ma limpide e azzurre e i pini costieri con i loro rami così bassi da accarezzare il mare. Insomma un mare che mi ha subito conquistato e che ancora oggi non finisce mai di stupirmi.

Così, caro Leonardo, è nata la mia passione per il mare, che mi ha portato da grande e ancor prima di laurearmi a prendere la patente nautica a motore e poi quella a vela e il brevetto da sub, perché sì, a me il mare piace molto, sia sopra sia disotto la sua superficie.

Indimenticabili le prime immersioni all'Elba e al Giglio o alle Due Sorelle al Conero di Ancona, o nel mare dei Caraibi, dove immergersi sembrava proprio far parte integrante di quegli incantevoli scenari così magistralmente descritti da Cousteau.

Poi ho avuto l'occasione di solcare infinite volte quel mare, che da bambino mi sembrava così vasto e infinito, per raggiungere l'altra sponda

dell'Adriatico, con il suo arcipelago infinito di isole, i suoi suggestivi porticcioli e paesini che sembrano ancora fermi ad un'epoca passata, con le baie amene e incantevoli dove dar fondo all'ancora, pescare qualche riccio o più spesso abbandonarsi.

Da Trieste a Dubrovnik sino alle Bocche di Cattaro ho visitato ogni isola, ogni scoglio e ancora quando riesco torno volentieri perché non mi stanca mai, con le sue albe e tramonti, i suoi fari, le sue bonacce o le burrasche, con lo jugo caldo a tratti afoso che porta temporali, la bora che agita e fa spumeggiare il mare rendendo pericolosa la navigazione e il maestrale che rinfresca i pomeriggi estivi e porta i profumi del mare o dei pini costieri.

Nei primi anni, quando ancora c'era più tolleranza da parte delle autorità croate, la sera prima del tramonto si calava il traminglio, che è una piccola rete da posta, o un parangale di profondità con i suoi numerosi ami, per recuperare qualche scorfano o coda di rospo per il pranzo o la cena. Più raramente ci spostavamo nelle zone di mare per le battute di pesca al tonno che ci hanno regalato qualche cattura, con non poca agitazione per tutto l'equipaggio.

Ho navigato, a seconda dell'occasione, su comode barche a motore, su barche a vela ma anche in gommone, ognuna con la sua dimensione ed il suo fascino per un diverso ma sempre appagante rapporto con il mare.

Ogni traversata come una avventura, che mette sempre un po' di apprensione, anche se nell'Adriatico non ti perdi mai, ma mollati gli ormeggi sei subito preso e concentrato sulla navigazione, nei primi tempi affidata a carta e bussola poi alle reti Loran ed oggi alle carte elettroniche e GPS satellitari.

La patente per navigare a vela l'ho presa più tardi, da adulto, un po' come se mi occorresse una consapevolezza e maturità che prima mi mancavano. Mi si è aperto subito un nuovo orizzonte che mi ha offerto rinnovate occasioni e un modo diverso di andare in mare.

Ho partecipato con entusiasmo a diverse regate, sia costiere sia d'altura e che considero ancora la miglior scuola per andare a vela, più dell'aspetto agonistico. Nelle regate poi capisci

davvero il significato di fare squadra e diventare un equipaggio.

Ma ancor più delle regate mi piacciono i trasferimenti, che mi permettono di stare in mare per giorni ed ore, come quelli, non poco frequenti, da Genova a Rimini e viceversa, ove ogni volta si rinnova la suggestione di oltrepassare lo Stretto dove albergano i due mostri marini Scilla e Cariddi e dove si incontrano i due mari con gorgi e correnti vorticose.



Nei lunghi trasferimenti il tempo si ferma e il mare diventa una sentinella dell'anima, in un rapporto più intimo e spirituale, in una dimensione dove si calmano i pensieri e dove accresce la consapevolezza di sentirti parte di qualcosa di infinitamente più grande. In quelle occasioni il mare ti dà molto: libertà, silenzio, tranquillità e calma.

Caro Leonardo, come «figli di Marino» siamo anche figli del mare e sono certo che, con il favore dei tuoi genitori, anche tu presto potrai provare le stesse emozioni, magari frequentare corsi con nuovi amici e appassionarti alle abilità veliche sulle piccole derive, uscire in mare, provare nuove sfide, nuove avventure e rinnovare quel senso di stupore che nei bambini non manca mai.

Per giocare, per imparare il rispetto, per divertirti ma soprattutto per crescere meglio come la vita di mare insegna.

Un forte abbraccio,
tuo nonno Fabio

Cara Aurora

di Pasquale Guerra

Cara Aurora, se chiudo gli occhi, adesso, proprio adesso dal tavolo di questa sala da pranzo, io non sono qui. Sono in mare.

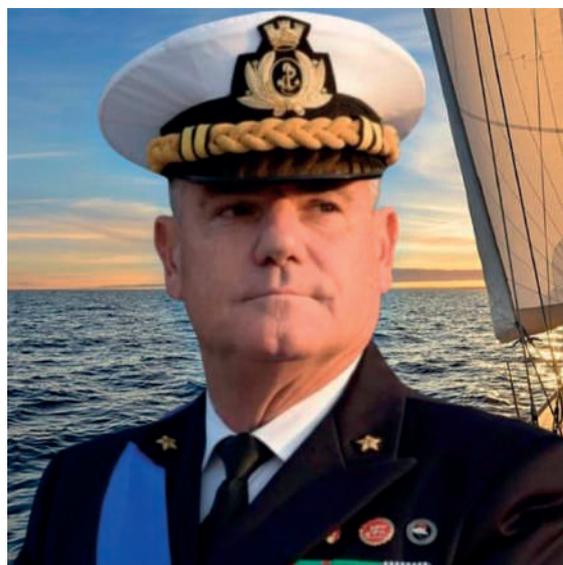
Il nostromo riprende brusco due marinai che troppo lentamente rassettano le cime, il vento sovrasta ogni voce. I baffi a prora disegnano la rotta della Nave nel blu, e profondi mi avvisano che l'onda sta per ingrossarsi. La schiuma a poppa canta del canto dei motori, urla delle forze dell'elica che squassano la superficie inquietata che ci lasciamo dietro.

Sono in mare. Momenti incastonati nella memoria, limpidi più del presente. La linea dell'orizzonte definisce un luogo in bilico tra vita e nulla; è lì che voglio andare con la mia Nave, col mio equipaggio. Ho scelto la rotta per questo motivo. Sono un uomo di mare, un Comandante. Quando mollo gli ormeggi, mi ergo ad autorità molto sopra gli uomini, ricordando che «in mare siamo tutti alla stessa distanza da Dio, la distanza di un braccio, quello che ti salva».

È un'ebbrezza indescrivibile, un tripudio di consapevolezza, un peso enorme che voglio percepire e sostenere.

Aurora, ho fatto tutto questo perché la via del mare è una via degli estremi, e non si ha altra scelta se non ripudiarla o divenirne parte. Ed io sono fuso con essa, fino ad avere necessità del mare, fino a sentirmi anche estraneo a quella terra che troppo temporeggia ferma sotto le suole delle mie scarpe.

Ho amato la Marina, i miei arditi marinai, le mie Navi. Ho combattuto alla guida dei miei equipaggi contro il nemico, l'onda, le intemperie e la sorte. Ogni giorno era una scelta onerosa che imponeva innumerevoli rinunce. Oggi so che siamo proprietari solo del nostro tempo, ed il nostro unico potere è quello di distribuirlo.



Al mare ho dato tanti anni. Anni che ho tolto alla famiglia, a quei percorsi che forse avrei dovuto osservare, dei quali mi domando l'esito se solo vi avessi partecipato con assiduità.

Ho perso le prime parole dei miei figli. I primi passi. I compleanni e gli anniversari. Festività ed eventi importanti. Ma il mare ha chiesto que-



sto sacrificio, ed io l'ho fatto proprio per le persone che mi aspettavano a casa. Un lavoro duro che ha chiesto il mio impegno e quello di mia moglie anche di più. Lo so e lo sento.

Il mare, egoista, prepotente e volubile mi ha insegnato la gratitudine. Mi ha insegnato che abbiamo un altro potere oltre a quello di distribuire il tempo, ovvero quello di riuscire a «riempire ogni inesorabile minuto dando valore a ognuno dei sessanta secondi», come Rudyard Kipling scrive a suo figlio.

Ebbene io l'ho fatto. Ho sfruttato ogni giorno che ho avuto a disposizione per vedere crescere i miei figli ed amare mia moglie. L'ho fatto con la devozione di un religioso, anche quando il tempo era ristretto, quando il mare imponeva ancora pressante il suo tributo.

Ho riempito con le mie mani ogni secondo di ognuno di quei minuti. Ci ho messo la mia vita, quella che conservavo gelosamente osservando l'orizzonte lontano dall'aletta di plancia. Ci ho messo le mie storie. La mia attenzione. La mia energia. E ho salvato tutto questo per portarlo a casa dal lungo viaggio, ogni volta, per ogni volta ripartire.

Ho imparato che si può migliorare in tante cose, ma mai nel salutare. Non è come andare



in bicicletta o far di conto. Si può salutare mille volte per andare via e lontano, e ogni volta sarà uguale alla prima. Non esiste l'abitudine al saluto. Non vi è l'assuefazione degli addii. Solo un grumo di coraggio da sbriciolare e spargere in silenzio fuori dell'uscio di casa.

Il marinaio è senza riposo, senza gloria e senza nome. Serba la pienezza per i suoi cari e le



sue forze per affrontare Poseidone. Si sentivano così gli Argonauti? In fondo cosa cambia? Che differenza può fare la composizione di uno scafo di fronte all'oceano senza fine?

Il mare non dorme mai. Nemmeno noi. E ci sentiamo parte di questo infinito senza poterlo comprendere. Diveniamo anche noi qualcosa da comprendere. Ammirare di lontano.

Rifarei tutto questo, non con leggerezza, ma lo rifarei.

Non credo nel destino, ma il mare era il mio. Il mare mi ha aiutato a diventare il figlio affidabile, il padre affettuoso e il marito forte che sono. Nel mio sangue c'è del sale.

Oggi camminando sul bagnasciuga, poso gli occhi sulla superficie marina non più da predatore, in lotta con l'elemento. Piuttosto vedo un vecchio fratello, sfidante in tanti bracci di ferro, e da marinaio io gli sono grato, perché conosco la sua forza, e so che non l'ha mai usata fino in fondo.

Sono grato al mare, un grande maestro, un grande amico, un grande sfidante.

Ora prendo queste mani, che saprebbero ancora indicare una via, e questa voce,

che saprebbe ancora dare ordini, e le uso per riempire il tempo che voglio darti, nipotina mia, e leggere le storie che devi conoscere.

La vita alla fine del giorno è solo un libro di racconti che leggeremo ai nostri nipoti.

Ho scritto tutto questo per te. Spero solo che vorrai ascoltarmi.

Tuo Nonno

PNS

POLO NAZIONALE
DELLA DIMENSIONE
SUBACQUEA 

PNS



Il Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS) è un inedito modello di hub tecnologico e un'incisiva espressione di "sistema-paese", per la tutela dei vitali interessi nazionali, correlati al mondo sommerso. Grazie a uno spiccato carattere interministeriale e interdisciplinare, il Polo funge da catalizzatore del cosiddetto cluster dell'underwater, aggregando e valorizzando le eccellenze nazionali impegnate a qualsivoglia titolo nel segmento dell'innovazione subacquea, siano esse istituzioni, grande, media e piccola impresa, start-up, mondo accademico e centri di ricerca.

Il Polo Nazionale della dimensione Subacquea - istituito con decreto a firma dei Ministri della Difesa, delle Imprese e Made in Italy e dell'Università e Ricerca - è stato inaugurato il 12 dicembre 2023. Ha sede alla Spezia, nello stesso sedime in cui si trovano il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale della Marina Militare nonché il Centro di Ricerca e Sperimentazione Marittima della NATO. Su proposta della Marina, l'Italia sta qui proponendo anche la costituzione e l'accreditamento NATO di un centro di eccellenza per l'underwater. Il PNS insiste su un'area nevralgica per la blue economy, con vantaggi sostanziali, legati alla vicinanza a distretti industriali, di ricerca e di sperimentazione. Ciò consente al PNS di incentivare anche la formazione e l'occupazione e di creare valore per investimenti utili a generare redditività in altri segmenti produttivi del Paese, nonché ricadute positive nello sviluppo di tecnologia condivisa, comprendendo quella destinata alla sicurezza cibernetica.

PNS



LA LEGA NAVALE IN LIGURIA

Intervista a Roberto Camerini

di Carlo Romeo

Roberto Camerini dal 2021 è il Delegato Regionale della Lega Navale Italiana ligure. L'ammiraglio di Squadra Camerini, nato a Malta, è entrato in Accademia a Livorno nel 1974, Corso Elèutheros, per poi diventare sommoergibilista. Di fatto ha trascorso una vita nella Marina Militare.

Un bilancio di una vita sul mare, anzi, dentro il mare?

È stata una scelta che rifarei ogni istante; in particolare la scelta di sommoergibilista mi ha aiutato a maturare nel modo migliore. La vita del sommoergibilista comporta una crescita immediata nei rapporti umani per la natura stessa del battello. Non esiste intimità, e la vita nei sommoergibili è comunque dura ma ti insegna ad assumerti responsabilità importanti a ventitré anni. La vita è dura ancora oggi, anche se due problemi allora per noi molto importanti sono stati risolti. Si tratta infatti in primo luogo della disponibilità dell'acqua. Per noi l'acqua era un bene preziosissimo mentre oggi con le nuove tecnologie il problema è praticamente risolto. Un altro aspetto è quello dell'odore. L'odore dei miei primi anni in Marina era odore di gasolio, di sudore, di cucinato. Era questo l'odore che avevano i sommoergibili, e alla fine quell'aria ti sembrava normale e ti ci affezionavi quasi. Un'altra esperienza importante è stata l'incarico di Comandante alla Classe degli Allievi a Livorno all'inizio degli Anni 90. Quel corso si chiamava *Leviathan* e alcuni di quei ragazzini di allora oggi stanno mettendo il grado di ammiragli. È una cosa che fa piacere.

Anche l'esperienza di responsabile della Comunicazione della Marina è stata un'esperienza molto particolare ma interessante e divertente.

Le persone che hanno segnato di più la tua vita in Marina?

Sicuramente l'ammiraglio Giuseppe Arena e l'ammiraglio Quinto Gramellini, che ho incontrato al mio ingresso in Accademia Navale. Devo a loro se sono diventato sommoergibilista, anche se fisicamente il mio metro e novanta non è molto consueto nei sommoergibili. A quell'età ero molto giovane, e gli esempi e i riferimenti sono fondamentali. L'ammiraglio Arena era veramente duro ma era attento agli allievi – li chiamava tutti per nome, cosa che per noi era importante – e soprattutto parlava con noi anche se distribuiva montagne di punizioni senza sconti. L'ammiraglio Gramellini invece era più rigoroso ma molto giusto anche lui. Oggi, a pensarci, Arena mi ricorda la figura di un nonno mentre Gramellini quella paterna, se si può generalizzare. A quell'età i ragazzi sono delle antenne, delle spugne, che assorbono tutto e quindi è fondamentale che abbiano riferimenti positivi. È quello che ho cercato di fare anche io poi con i miei allievi e con i miei marinai più giovani a bordo.

La Lega Navale in Liguria quali caratteristiche ha?

È una Lega che ha moltissime Sezioni. Solo per fare un esempio, Genova da sola ha quattro Sezioni ma d'altronde la Liguria è antica terra di mare. I soci sono oltre settemila e ci sono moltissime attività a cui partecipano. Conosco bene la terra e la gente ligure. La mia famiglia paterna peraltro era spezzina e ho chiuso la mia carriera in Marina all'Ammiragliato della Spezia. Gente rude ma solida, concreta e soprattutto grandi

marinai. Fare sinergia fra le varie Sezioni è una cosa fondamentale per la Lega sul territorio, nonostante le diversità che ovviamente ci sono. Nella Lega Navale Italiana mi sono riconosciuto proprio per la sua tradizione di cultura del mare fino a temi determinanti oggi come la difesa dell'ambiente marino e l'integrazione. Concettualmente la Lega Navale è il mare in tutti i suoi aspetti. Per esempio, lo sport e l'agonismo sono importanti e a noi fa piacere avere come abbiamo dei campioni ma il nostro target primario è portare più gente possibile al mare. La Lega Navale in fondo è una corazzata nell'ambito di chi opera sul mare perché essere presenti dal 1897 vuole dire avere formato almeno cinque generazioni di marinai. Questo forse può creare qualche problema a qualche altra organizzazione ma la Lega è l'unica che opera a trecentosessanta gradi sul mare e non solo in un unico contesto. Non dimentichiamoci che è un ente pubblico non economico, senza fini di lucro che si fonda sul volontariato, e anche questo la qualifica. E, se posso, non si ha per centoventisette anni un ruolo centrale nella storia italiana per quel che riguarda il mare senza ragione.

Il ruolo del Delegato è quello di fare da ponte fra la realtà nazionale e le realtà sul territorio. Quali sono gli aspetti critici e quelli positivi?

La nomina dei Delegati regionali avviene da parte del Presidente nazionale e il rapporto con le Sezioni deve essere fondato sulla disponibilità, sull'attenzione, nel rispetto di ogni realtà. Abbiamo comunque una bussola fondamentale, che è il riferimento per la navigazione quotidiana e non solo quotidiana della Lega Navale. La *Carta dei Valori* infatti è oggi la pietra di volta della nostra esistenza stessa come associazione, voluta fortemente a ragione dal Presidente nazionale, l'am-



miraglio Donato Marzano. Per i nostri Delegati e per le Sezioni è uno strumento di riferimento prezioso. La Lega Navale è la sua Carta dei Valori, un po' – facendo ovviamente tutte le debite differenze – come per il nostro Paese la sua Costituzione. Sono parole importanti quelle della Carta, e come tutte le parole importanti devono avere ogni giorno conseguenza e concretezza. Uno dei ruoli più importanti che deve ricoprire il Delegato sul territorio è proprio quello di fare da stimolo e valorizzare questo far diventare i valori della Carta una realtà quotidiana. Vorrei ricordare quei dieci punti per meglio chiarire quanto siano determinanti. Parliamo di accoglienza, competenza, rispetto, lealtà, appartenenza, disponibilità, solidarietà, sostenibilità, amore per il mare. Questa è la Lega Navale Italiana oggi.

C'è anche il Salone Nautico fra i vostri impegni?

È un appuntamento molto importante. Al Salone allestiamo due stand, uno operativo e uno

di rappresentanza. Nello stand con i simulatori delle barche a vela e canottaggio i ragazzi sono entusiasti, semmai il problema per loro è costringere i loro padri a mollare i comandi e a lasciare provare anche loro. Ci sono poi le conferenze e i momenti con gli ospiti sulle tematiche classiche della LNI. Allo stand di rappresentanza invece vengono in visita tutte le istituzioni; è un riconoscimento che a tutti noi della Lega Navale ligure fa molto piacere.

Quali sono gli interlocutori della Lega Navale ligure sul territorio?

Le Istituzioni sono attente e c'è molto rispetto. Uno dei problemi sul tavolo, per esempio, è quello delle concessioni demaniali, che sono competenza comunale – la stragrande maggioranza – oppure dell'Autorità Portuale o della CP, come nel caso dell'Arsenale spezzino. C'è molta collaborazione, dunque, per risolvere le problematiche mentre con la Regione Liguria abbiamo siglato un accordo per due tematiche



molto importanti per entrambi, legate all'ambiente e alla solidarietà. Quello che ci tengo a sottolineare è il rispetto per le competenze e la tradizione che le istituzioni liguri manifestano nei confronti della LN, che comunque è parte di questo territorio. Basti pensare che il sindaco di Genova, Marco Bucci, è antico socio della Lega Navale nella Sezione di Genova-Sestri Ponente. D'altronde il padre non a caso era uno dei soci storici della Lega Navale ligure. Insomma, devo confessare che in Liguria non devo mai spiegare a qualcuno cos'è la Lega Navale. C'è da considerare anche che con molti Comuni c'è una sinergia per ideare e realizzare eventi che il Comune patrocina ma che la locale Sezione mette in essere. Ottima sinergia, dunque, anche se ovviamente ogni giorno ci deve essere un dialogo e un confronto. Con la FIV, che si occupa ovviamente di atleti, il rapporto è altrettanto positivo sia nell'organizzazione delle gare che nella formazione. C'è poi da considerare che La Spezia è una delle città della Marina Militare e proprio alla Spezia la collaborazione con la Forza Armata è molto forte. Con l'Università, con ISPRA e con il CNR ci sono attività realizzate e da realizzare molto interessanti come, per esempio, il monitoraggio ambientale sulla salute del mare che le barche della flottiglia della Lega Navale forniscono agli istituti di ricerca liguri. Un progetto cui tengo molto e su cui stiamo lavorando con il Comune di Loano è la formazione femminile a bordo. Su proposta del Comune di Loano, infatti, nella persona dell'assessore Monica Caccia, il progetto «Una vela per la donna» sta prendendo piede e mi auguro che la definizione e la formalizzazione arrivino quanto prima. È un'esperienza pilota che però può interessare, una volta sperimentata, l'Italia intera. Spero proprio si possa concludere a breve l'iter.

Quali sono i principali progetti della LNI ligure?

Uno dei punti di forza è sicuramente l'integrazione. Il mondo delle disabilità cognitive, sensoriali e motorie negli ultimi decenni ha fatto progressi incredibili grazie a nuove tecnologie ma soprattutto a un cambiamento di mentalità e di cultura. Tutte le Sezioni sono sensibili a questa realtà anche perché non esiste chi in mare non sia in qualche modo disabile. I risultati sono molto positivi. *Teta* (cui stiamo affian-

cando il nome di una vittima del terrorismo e delle mafie) per noi è una barca particolare, sequestrata dalla Guardia di Finanza e assegnata dalla Procura di Gallipoli alla Sezione di Lerici, che partecipa al progetto della Presidenza nazionale della LNI «Un mare di legalità». Queste barche sono testimonianza di un mare che unisce e non che divide, di una navigazione felice e non soltanto tragica.

Quanto il mare è presente nella vita italiana?

Il riconoscimento del Ministero del Mare, oggi retto dal ministro Nello Musumeci, è stato una lunga battaglia di cui la LNI è stata attore importante. Molto è ancora da fare ma sicuramente è una prima base. Il suo potenziamento – e in questo mi riconosco in pieno nelle strategie della Lega nazionale – è necessario anche perché un ministero che deve mettere d'accordo in un comitato interministeriale, il CIPOM, una dozzina di soggetti istituzionali diversi, non si trova oggettivamente in una posizione semplice. Il trasporto su gomma da sempre nel nostro Paese, per esempio, è stato favorito rispetto al trasporto marittimo. Basta guardare una cartina dell'Italia per chiedersi che senso può avere mandare merci da Torino a Palermo via strada e non via mare. Non c'è purtroppo consapevolezza nel nostro Paese su quanto il mare sia determinante per l'economia.

I media e il mare?

Proprio la consapevolezza di cui parlavamo prima è legata anche alla incapacità dei media di comprendere l'importanza del mare da tutti i punti di vista, esclusa ovviamente la stampa specializzata. Spesso ci sono luoghi comuni duri da superare, una preparazione inadeguata ad affrontare un tema così complesso come il mare e tutto quello che ruota intorno al mare. Dispiace perché vuole dire non dare adeguata e necessaria attenzione a un argomento determinante anche per l'economia del Paese. Un esempio che mi sentirei di fare è quello di considerare come i quotidiani italiani locali delle città di mare, spesso, sono i primi a ignorare il mare. Se io vivo sul mare, mi aspetto che ogni giorno il mio giornale trovi un tema per raccontare questa realtà e il mare di temi ne offre in quantità infinita.

Quanto bene ha fatto quell'art. 2 del Regolamento allo Statuto

di Mauro Riso

«Importanza preminente dovrà essere data alla promozione nelle scuole e, in generale, fra i giovani, tenendo presente che l'impegno statutario non deve intendersi circoscritto all'esercizio della pratica sportiva e del diporto a carattere ricreativo, ma deve estendersi al campo culturale della tematica del mare e delle discipline nautiche e dell'ambiente, nel rispetto dei principi di volontarietà, di solidarietà e di promozione sociale».

Era il lontano 1968, e a scuola era tornato un signore della Sezione di Genova Centro della LNI a fare divulgazione per il mondo del mare. Il mio compagno di banco mi disse che l'anno prima si era iscritto a un corso di vela e che era stata un'esperienza fantastica.

Frequentavo il secondo anno dell'Istituto Nautico «San Giorgio» ma a malapena sapevo nuotare; venivo da una famiglia che aveva poca dimestichezza con il mare, ma la mia voglia di avventure in giro per il mondo mi aveva spinto a scegliere quell'indirizzo. Tanto valeva lanciarsi e fare un tentativo con la vela.

Ricordo ancora quel primo giorno, una dozzina di ragazzi di fronte a sei Flying Junior «arancioni» e un paio di giovani istruttori su un vecchio molliccio gommone grigio, in una giornata invernale prossima all'acquazzone.

Avevamo «perso» metà della domenica mattina a mettere in pratica quanto ci avevano ripetuto per ore durante le precedenti lezioni teoriche serali su come si arma una deriva, e non eravamo stati molto capaci, ma adesso veniva la parte più complessa: uscire da quel budello

tra due pontili pieni di piccoli yacht ormeggiati, attraversare il porto, uscire in mare aperto, manovrare in mare e rientrare alla base.

La mattina presto, arrivando a piedi da casa, mi ero fermato a guardare il mare e a capire da che parte arrivava il vento. Il mare nerissimo sotto un cielo plumbeo appariva più agitato di quanto non fosse in realtà, mentre il vento, in una città come la nostra, non era dei peggiori.

Per fortuna era scirocco, ci avrebbe aiutato a rientrare.

Quando arrivai avevo voglia di inventarmi un mal di pancia e di ritirarmi subito, ma venni accolto da un piccolo signore anziano, il comandante Novella, presidente della Sezione, che ci prese per mano e ci raccontò il segreto di quel primo giorno: se avessimo predisposto il nostro animo al piacere di imparare e la nostra attenzione all'ascolto di quanto ci avrebbero detto di fare, tutto miracolosamente si sarebbe svolto in sicurezza e grande divertimento.

Le sue parole prima di affidarci agli istruttori furono: «Questa è la migliore strada per diventare uomini e marinai».

Così incominciammo a diventare uomini di mare. La Lega Navale era un'oasi; il presidente, venerato da tutti, era coadiuvato dai soci ma il suo braccio destro era Giuse Sifredi, il nostromo di Carloforte. Lui abitava con la famiglia nel piccolo locale che oggi è diventato il ristorante per i soci.

Il figlio Aldo era il capo degli istruttori e un velista fortissimo. Noi ragazzi frequentavamo la Sezione sentendola il nostro Club, perché Aldo era un amico e un leader silenzioso. Oggi è il titolare di Marine Sifredi, il porticciolo turistico di Carloforte (Cagliari).

Il comandante Novella presidiava che la nostra Costituzione (che era il Regolamento allo Statuto della LNI) fosse correttamente applicata; il Nostromo ricopriva il ruolo ed insegnava la disciplina e l'arte marinaresca; gli istruttori erano i marinai esperti che aiutavano le nuove reclute.

Così siamo cresciuti, alcuni andando a raccogliere successi come regatanti, altri diventando validi istruttori federali.

Poi – non ero ancora diplomato – avvenne un fatto che mi segnò la vita.

Ero un giovane a modo che si presentava bene; un giorno il presidente Novella mi chiese se volevo fare lo standista per lo stand della Presidenza della LNI e dell'Ucina. Mi mostrai onorato della scelta, e lui mi diede appuntamento per essere istruito, chiedendomi di presentarmi in cravatta del club e giacca blu, poi mi consegnò lo stemma dalla LNI da apporre sul taschino della stessa.

Mi presentai puntuale per ricevere la dovuta formazione, che mi fu data niente popò di meno che dall'ammiraglio Luigi Durant de la Penne, allora Presidente Nazionale.

Mi trovai di fronte all'eroe della mia vita, avevo studiato tutte le sue gloriose imprese, ero

emozionatissimo. Mi trovavo al cospetto di un gigante immenso!

Così, con il passare degli anni, si cresceva avendo un'attività intensa sul mare: le regate e le navigazioni di ogni tipo, le scuole vela per giovani e adulti, organizzando e dirigendo regate, sino ai corsi di patente nautica, dove la Sezione di Genova Centro è sempre stata indiscusso riferimento di qualità. Si cresceva e si restituiva ai giovani quel che si era ricevuto.

Tanti di noi in seguito ebbero molto a che fare con il mare anche nella vita professionale; per esempio Enrico, il ragazzo che incontrai il primo giorno di quel corso vela del '68, e che fu il mio primo timoniere, oggi è l'unico al mondo capace di costruire alberi in carbonio di oltre 60 metri, in un unico pezzo, per le barche a vela più moderne e performanti.

Anch'io ho imparato molto, e diventando prima ufficiale di Marina Mercantile e poi professore al Nautico di Camogli, ho applicato tantissimo di quanto imparato dalla LNI, senza mai allontanarmi dalla Sezione di Genova Centro, tanto da diventarne Presidente prima dei 40 anni. Ancora oggi sono il più giovane presidente nella storia di questa Sezione.

Questi appunti vogliono essere un ringraziamento a questa istituzione perché, anche se successivamente mi son dovuto allontanare per trent'anni per seguire il mio importante percorso professionale, non ho mai abbandonato l'associazione, e dopo son potuto rientrare per dedicarmi alla divulgazione nelle scuole e occuparmi della formazione dei bambini.

A loro auguro che possano, come me, tra 56 anni raccontare il loro meraviglioso percorso partito scivolando sulle onde prospicienti la nostra Sezione.



LA SEZIONE DI GENOVA

di Mauro Riso

Lil 6 maggio del 1900, alla presenza di senatori, deputati e personalità della finanza e del commercio marittimo, veniva costituita la Sezione di Genova della LNI. Il primo presidente fu il senatore Pierino Negrotto Cambiaso e subito dopo un breve periodo gli subentrò l'onorevole Massimo Fiamberti, che ne rese le sorti per lunghi anni.

Dalla sua costituzione, i soci iniziarono a promuovere forme di propaganda marinara nelle scuole della città, costituendo, nel periodo bellico della prima guerra mondiale, comitati di organizzazione civile per le famiglie dei richiamati e dei caduti di guerra.

All'inizio degli Anni 30, la Sezione di Genova della LNI ebbe la sua prima sede e iniziò a svolgere attività di propaganda marinara e cultura del mare, avendo i primi contatti con gli alunni delle scuole della città e costituendo i primi gruppi sportivi.

Nel corso della seconda guerra mondiale, il 4 settembre 1944, un devastante





bombardamento distrusse anche la sede della Sezione. Sotto la guida dell'allora presidente, l'ammiraglio Cugia di Sant'Orsola, i soci si impegnarono duramente per la ricostruzione della sede. All'inizio degli Anni 60, vengono svolti con regolarità i primi corsi di navigazione di concerto con la Capitaneria di Porto per il rilascio delle patenti nautiche da diporto insieme con le attività di avviamento alla navigazione a vela.

Fu in questo periodo che l'ammiraglio Durand de la Penne, allora Presidente Nazionale della LN, e il presidente della Sezione di Genova, comandante Novella, con tutta la Lega Navale si impegnarono per dare una sede adeguata alla sua storia alla Sezione di Genova.

Negli Anni 90, fioriscono presso la Sezione numerose attività di pesca, vela, modellismo

navale, mentre i rappresentanti della Sezione incrementano sempre più i rapporti con le scuole – in particolare quelle primarie – per avvicinare i ragazzi del mare con corsi di vela che partono dagli Optimist e per la cultura della valorizzazione e della difesa dell'ambiente marino. Nel 2000 la Sezione ha potenziato la sua sede con una sala funzionale per i corsi e le attività legate all'impegno quotidiano che coinvolge tutti i soci.

La Sezione di Genova Centro, grazie al tradizionale impegno dei soci, in questo periodo ha voluto dare maggiore risalto alla solidarietà e all'integrazione, sviluppando iniziative che riguardano progetti intrapresi con il Comune di Genova e altri enti rivolti al sociale con corsi di vela e uscite didattiche in barca.



Al ristorante LNI Genova Centro con Luca e Miranda

Buongiorno, sono Luca e, insieme a mia moglie Miranda e al nostro staff, gestisco dal marzo 2019 il servizio di ristorazione della Lega Navale Italiana Sezione Genova Centro.

La mia storia professionale da cuoco ha inizio alla fine degli anni '90, quando, da giovane studente dell'istituto alberghiero, muovevo i primi passi nelle cucine dell'entroterra genovese. Da

lì ne viene l'ispirazione per i sapori tradizionali della cucina ligure e mediterranea, contaminata dalle origini meridionali dei miei genitori, e quindi dai sapori decisi della Calabria e della Sicilia, insomma i sapori della mia infanzia, che credo di fare emergere nei miei piatti. Con Miranda iniziamo il nostro percorso lavorativo nel 2006, dopo un'esperienza stagionale a Punta Chiappa di Camogli. Una volta trovata la giusta



sintonia sia nella vita privata che professionale, decidiamo di intraprendere la nostra carriera di ristoratori; nel maggio 2007 inauguriamo la trattoria «Il Nascondiglio», a Ronco Scrivia, con me alla guida della cucina e mia moglie alla gestione della sala. Nel 2009 le nostre strade professionali si separano, io gestirò insieme a un socio la «Taverna di Donna Violante» Savignone, per circa dieci anni, con mia moglie occasionalmente in supporto in svariate occasioni.

Nel marzo 2019 inizia la nostra «avventura» alla Lega Navale di Genova, dove cerchiamo di dare ai soci un valido servizio di ristorazione, proponendo una cucina semplice, casalinga, principalmente basata su piatti di mare, senza però escludere dai nostri menù le origini valigiane e quindi pietanze a base di carne e verdure.

Vi regalerò 3 ricette, riportate di seguito. Una proveniente dal mio passato in campagna, una tradizionale della cucina ligure, e un'ultima che rappresenta il presente e quindi il percorso di questi anni di lavoro:

- Plin verdi, ripieno al di capriolo e burro fuso alle erbe;
- Stoccafisso accomodato;
- Ravioli neri, con ripieno di baccalà, condimento alla ligure, gocce di pesto e briciole di pane bruschettato.

Plin verdi, ripieno di capriolo e burro fuso alle erbe

Ingredienti per 4 persone

Per l'impasto:

- 350 g farina
- 3 uova
- 50 gr di spinaci già sbollentati
- Sale q. b.

Per il ripieno:

- 300 g polpa di capriolo
- 40 grammi parmigiano grattugiato
- 50 g soffritto (carote sedano cipolla)
- 3 chiodi di garofano
- 5 bacche di ginepro
- 1 bicchiere di vino rosso
- 2 cucchiaini di aceto bianco
- 3 foglie di alloro

- 4/5 cucchiaini olio evo
- 100 g pane ammollato nel latte
- 2 cucchiaini di ricotta
- Sale e pepe q.b.
- Per il condimento:
- 120 g burro
- 6/8 foglie di salvia
- 1 mazzetto timo fresco
- 1 ciuffo di rosmarino.

Un piatto semplice, dai sapori di campagna dove le erbe esaltano il gusto selvatico della cacciagione, ma con una preparazione un po' lunga che richiede molta pazienza nella preparazione del raviolo del Plin.

Iniziamo con la preparazione del ripieno, in una casseruola versiamo l'olio, il soffritto, le bacche e i chiodi di garofano e facciamo rosolare; aggiungiamo la polpa di capriolo precedente passata per due volte al tritacarne e le foglie di alloro. Quando la carne avrà rilasciato tutto il suo liquido e comincerà ad affiorare l'olio, versiamo l'aceto. Una volta evaporato versiamo il vino rosso, lasciamo evaporare l'alcol, saliamo e pepiamo, cuociamo a fuoco lento per circa 30 minuti, o comunque fino a completa evaporazione dei liquidi. Lasciamo intiepidire, rimuoviamo alloro, bacche e chiodi di garofano, aggiungiamo infine il pane ben strizzato, parmigiano e ricotta e mescoliamo fino ad ottenere un composto

omogeneo, abbastanza morbido da essere estratto da una *sac à poche*.

Procediamo con la preparazione dell'impasto. Con un frullatore a immersione emulsioniamo gli spinaci, ben scolati ma non strizzati, in modo da creare una crema, mescoliamo il composto con le uova e saliamo; disponiamo su un piano di lavoro la farina a fontanella, al centro versiamo il composto con uova e spinaci e impastiamo fino ad ottenere un impasto omogeneo, fasciamo con della pellicola alimentare e lasciamo riposare almeno



30 minuti. Stendiamo con una sfogliatrice la pasta molto sottile e creiamo delle strisce alte circa 5 cm; con l'aiuto di una sac à poche stendiamo una striscia di ripieno sulla parte bassa della sfoglia e arrotoliamo su sé stessa fino a racchiudere il ripieno, tagliamo con una rotella l'impasto in eccesso, lasciandone qualche millimetro e con il pollice e l'indice pizzichiamo ad una distanza di 1/1,5 cm l'impasto con il ripieno per creare il raviolo.

Tagliamo con la rotella dove abbiamo pressato e chiuso i nostri ravioli e disponiamoli su un piano spolverato di semola o farina. Una volta preparati i plin, portiamo ad ebollizione abbondante acqua salata, tritiamo finemente le erbe al coltello fino ad ottenere quasi una polvere, sciogliamo il burro con il trito di erbe, cuociamo i plin e saltiamo in padella con il burro alle erbe e qualche cucchiaio di acqua di cottura. Servire con una spolverata di pepe nero.

Stoccafisso accomodato alla genovese

Ingredienti per 4 persone

500 g di stoccafisso già lessato e delicato
150 g soffritto con 1 spicchio d'aglio (consiglio di aggiungere il mollame attaccato alla lisca del pesce, finemente battuto al coltello)
2 acciughe dissalate
10 capperi ben dissalati o in aceto
20 olive taggiasche



30 g pinoli
1 ciuffo di prezzemolo tritato
5/6 cucchiaio olio evo
1 bicchiere vino bianco
4 cucchiaini di polpa di pomodoro
4 patate di medie dimensioni
sale e pepe q.b.

Un classico della cucina genovese, che non può mancare nelle nostre trattorie nei venerdì invernali, presentato lessato con le patate o nella versione «accomodata» che vi andrò a illustrare.

Versiamo in una casseruola l'olio e facciamo andare a fiamma alta con il soffritto, aggiungiamo pinoli, capperi e le acciughe, quando queste ultime sono ben sciolte mettiamo le olive e lo stoccafisso, aggiungiamo il vino bianco e lasciamo evaporare, versiamo la polpa di pomodoro e copriamo con acqua, sale e pepe. Facciamo cuocere coperto a fuoco lento; quando prende il bollore aggiungiamo le patate tagliate a cubotti e lasciamo andare per 40/45 minuti senza mescolare, ogni tanto muoviamo il tutto utilizzando le maniglie della pentola, perché «lo stocché non va remesciato!», direbbe un mio vecchio chef.

Una volta cotto servire ben caldo e, perché no, con un buon bicchiere di Bianchetta ligure!

Ravioli neri, ripieno di baccalà, condimento alla ligure, gocce di pesto e briciole di pane bruschettato

Ingredienti per 4 persone

Per l'impasto:

350 g farina
3 uova
2 cucchiaini di nero di seppia
sale q.b.

Per il ripieno:

300 g di baccalà ben dissalato
5/6 capperi all'aceto
2/3 filetti di acciuga sott'olio
2 spicchi d'aglio
½ bicchiere di vino bianco
4 cucchiaini olio evo
1 ciuffo di prezzemolo tritato finemente
100 g pane ammollato nel latte
30 g parmigiano grattugiato
pepe q.b.



Per il condimento:
 15/20 pomodorini
 20 olive della riviera denocciolate
 20 g pinoli
 1 spicchio d'aglio
 1 ciuffo di prezzemolo tritato
 4 cucchiaini di pesto genovese
 sale e pepe q.b.
 50 g crostini di pane

Procediamo con la preparazione dell'impasto sciogliendo il nero di seppia con qualche cucchiaino di acqua tiepida, disponiamo la farina a fontanella, aggiungiamo le uova sbattute con un pizzico di sale e impastiamo il tutto fino ad ottenere un impasto omogeneo. Lasciamo riposare avvolto in pellicola per almeno 30 minuti.

In una casseruola versiamo l'olio e iniziamo con la preparazione del ripieno, rosoliamo i 2 spicchi d'aglio interi e privati dell'anima e aggiungiamo le acciughe e i capperi tritati finemente, con un po' di acqua facciamo sciogliere le acciughe, eliminiamo l'aglio e aggiungiamo il baccalà tagliato a cubetti, sfumiamo con il vino bianco e lasciamo cuocere finché non sarà ben asciutto, a questo punto aggiungiamo

pepe e prezzemolo e lasciamo intiepidire. Aiutandoci con una forchetta creiamo una polpa più fine possibile e aggiungiamo pane e parmigiano. Non salare, il baccalà è già saporito, ma assaggiare e aggiungere eventualmente. Stendiamo la sfoglia e adagiamo il ripieno con l'ausilio di un cucchiaino su strisce di sfoglia tirata molto sottile di circa 6/7 cm di altezza, pieghiamo a libro e con le dita chiudiamo il ripieno cercando di fare uscire tutta l'aria presente. Tagliamo i ravioli con una rotella per ravioli.

Potete ovviamente utilizzare uno stampo per ravioli se preferite, io personalmente preferisco il raviolo imperfetto fatto a mano.

Una volta pronti i ravioli mettiamo a bollire l'acqua e prepariamo il condimento tagliando in 4 i pomodorini; in una padella scaldiamo l'olio con lo spicchio d'aglio intero privato dell'anima, quando questo è ben rosolato lo togliamo dalla padella, aggiungiamo i pinoli, i pomodorini e le olivette, saliamo e pepiamo e saltiamo nella padella i ravioli cotti, il prezzemolo e serviamo con qualche goccia di pesto allungato con acqua di cottura e sbricioliamo sopra in maniera grossolana i crostini di pane. Un piatto con un buon effetto visivo, ma dai sapori classici della tradizione ligure.

Buon appetito!



Il mare di Manuela Moreno

di Carlo Romeo

Manuela Moreno è fra le migliori giornaliste televisive che operano su un mezzo che fatica sempre di più a mantenere il ruolo da assoluto protagonista dei passati decenni. La televisione annaspa per mancanza di idee, cioè di coraggio, e per la concorrenza spietata di nuovi media che fanno sen-



tire lo spettatore protagonista e non appunto soltanto un terminale passivo di contenuti.

L'esperienza e la professione si vedono tutte quando ci sono, perché la tv è una grande lente di ingrandimento e per Manuela Moreno la professione è esperienza, curiosità, rispetto e correttezza. La scuola è stata dura ma fondamentale, la stessa condivisa con Fabio Caressa, Massimo Marianella e tanti altri – neppure ventenni – nella stessa redazione della emittente storica Teleroma 56. Manuela, giovanissima, sapeva istintivamente passare dalla conduzione in studio – che condivideva con Mauro Mazza e Paola Rivetta – alla cronaca, allo sport. Questa palestra le è servita per gestire magistralmente la diretta, cosa che non sempre avviene fra tanti professionisti del video.

Nel 2002 è passata al TG2, lavorando prima

alla redazione Cultura e spettacolo e poi alla redazione Esteri, di cui è caporedattrice. Ha condotto l'edizione mattutina del telegiornale e le rubriche *Costume e Società*, *TG2 Salute* e *TG2 Puntotit*. Come inviata ha coperto numerosi avvenimenti, come gli attentati alla maratona di Boston del 2013, quelli alla sede di *Charlie Hebdo* e al Bataclan del 2015, all'aeroporto di Bruxelles e al mercatino di Natale di Berlino del 2016 e l'attentato terroristico di London Bridge del 2017, il terremoto in Nepal nel 2015 e la guerra del Donbass. È stata inoltre inviata nella cosiddetta «giungla di Calais», nel campo di accoglienza profughi di Lesbo e sull'isola di Lampedusa per

raccontare la situazione dei migranti e dei profughi, così come a Buenos Aires in occasione dell'elezione di papa Francesco e ha curato gli speciali del TG2 in diretta sul tentato golpe in Turchia avvenuto nel 2016, gli attentati di Dacca e di Nizza del 2016 e di Istanbul del 2017 e il terremoto del Centro Italia del 2016. Fino al 3 novembre 2019 ha condotto l'edizione delle 20:30 del TG2. Nel 2013 è diventata corrispondente dagli Stati Uniti: qui ha seguito l'elezione di Bill de Blasio a sindaco di New York, la visita di Stato dell'allora Presidente del Consiglio Enrico Letta negli USA e successivamente l'intera campagna elettorale di Donald Trump, fino alla sua elezione a Presidente. Ha inoltre realizzato vari servizi sulle condizioni dei migranti, recandosi ai confini con Canada e Messico, e ha seguito la storia di Chico Forti, imprenditore trentino



condannato all'ergastolo per omicidio. Dal 4 novembre 2019 conduce *TG2 Post*, programma di approfondimento in onda dopo il TG2. Dal dicembre 2022 è la reporter fittizia per le inchieste di *Viva Rai2!* con Fiorello. Dal 4 luglio 2023 conduce *Filorosso* su Rai3.

Partiamo dalla tv. Cosa è per te la televisione?

Il giornalismo è una passione da sempre, ho iniziato subito in televisione con uno stage e ho scoperto tutti i segreti del dietro le quinte. Ho lavorato per tanto tempo senza mettermi davanti a quella lucina rossa della telecamera che si accende quando sei in onda. Ed è così che

mi sono appassionata al racconto per immagini. È lavoro, certo, un lavoro difficile, ma mi diverto ancora moltissimo.

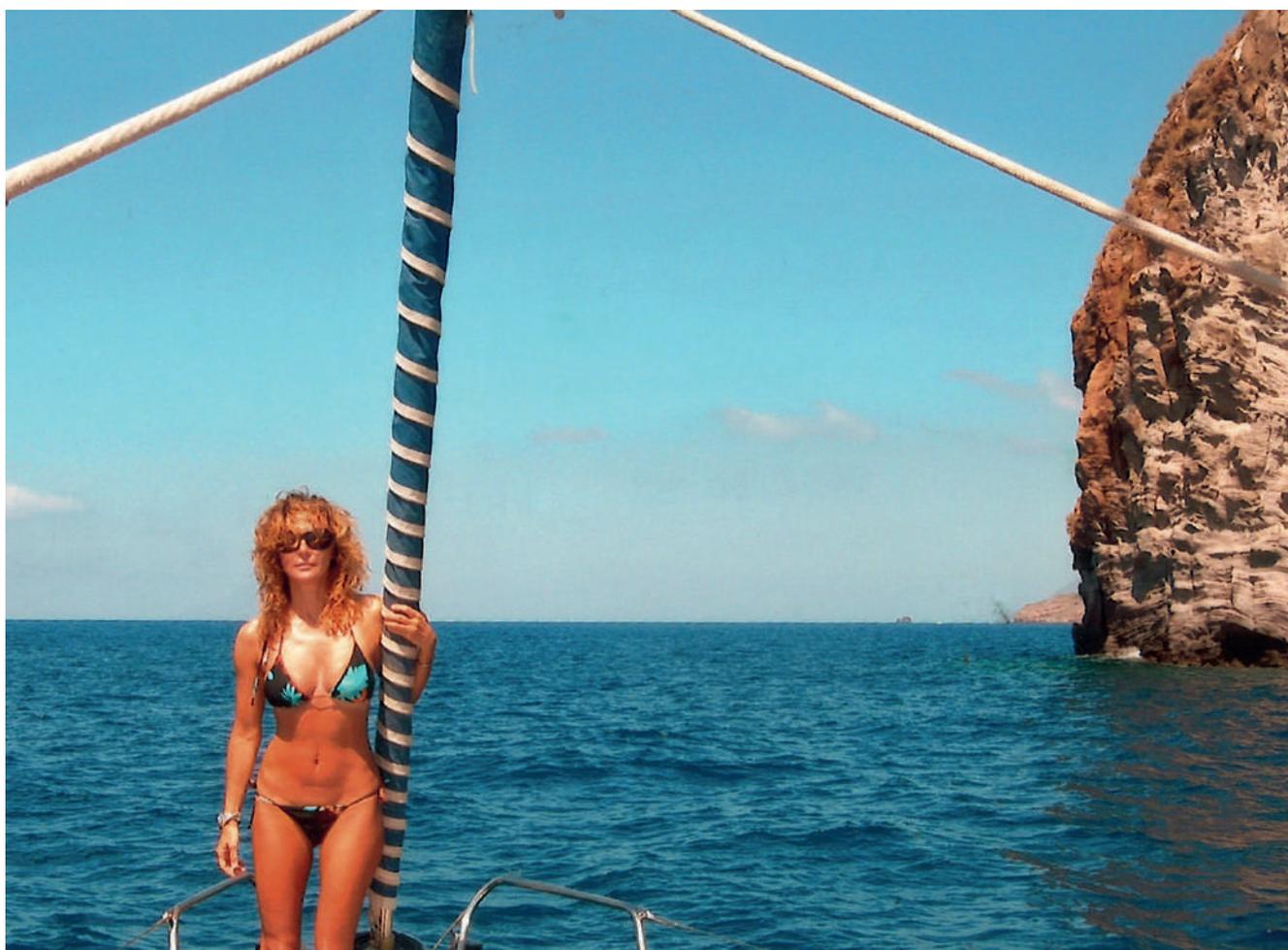
Ti sei occupata di sport, di musica, di cinema, di politica, di cronaca. C'è qualche episodio, qualche personaggio, che ricordi particolarmente che ti è capitato di incontrare nel corso del tuo lavoro?

Tantissimi, soprattutto quando mi occupavo di musica. Ho incontrato e intervistato dei miti, come Mick Jagger e Paul McCartney. Quello per me è stato un periodo stupendo, indimenticabile. Per diciotto anni sono stata inviata a Sanremo, un appuntamento fondamentale per la Rai in cui si mette in moto una macchina straordinaria. Ma l'incontro che mi ha colpito di più è stato, durante il lungo periodo passato negli Stati Uniti, quando ho incontrato Chico Forti. Il nostro connazionale condannato nel 2000 al carcere a vita per un reato

per il quale si è sempre dichiarato innocente. Mi ha chiesto di aiutarlo a portare alla luce la verità, ho raccontato la sua storia, ho mosso mari e monti ma ho provato un gran senso di impotenza in quella vicenda.

La tv di oggi ti piace?

Per deformazione professionale seguo tutti i programmi di informazione, ma quando devo distrarmi cerco di farmi trascinare nelle storie, quindi amo le serie tv, soprattutto i thriller, che divoro durante i weekend. All'inizio devo dire che mi piaceva l'esperimento televisivo dei reality. L'idea del Grande Fratello stile Orwell era



interessante, poi ha preso una strada diversa e non mi interessa più. Un'altra cosa che mi ipnotizza davanti al televisore sono le televendite – e so di avere illustri compagni in questo – ovviamente non per comprare, ma per la capacità dei presentatori di proporre gli articoli. Sono veramente dei fenomeni. Quando cambio canale, comunque, è sempre per cercare qualcosa di meglio!

Parliamo del mare. Perché è così difficile parlare di mare nei media italiani?

Non credo sia così difficile. Io per un anno ho lavorato a LineaBlu e all'epoca c'era Puccio Corona. Linea Blu è un programma della Rai molto seguito e ricordo che aveva anche buonissimi ascolti. Il problema credo sia nella proposta. Il mondo del mare continua a essere visto come un mondo elitario oppure troppo complesso da approcciare. Bisognerebbe far passare un messaggio diverso, quello che il mare è di tutti e per tutti.

Proprio con Linea Blu ricordo la stretta colla-

borazione con la Lega Navale e il suo impegno per far passare questo messaggio. Vorrei ringraziarli tutti – e questa è l'occasione migliore – per quella collaborazione che ricordo ancora con molto affetto.

Qual è il tuo mare?

Il mio mare è sicuramente quello della Versilia, soprattutto d'inverno. A Viareggio ho una casetta di famiglia dove è nato e cresciuto mio nonno. In origine, prima che costruissero il porto nuovo, era una casa praticamente sulla spiaggia, e nei racconti di famiglia la notte si andava a piedi scalzi a fare il bagno. Ma il mare lo amo ovunque, è la mia meta preferita.

In fondo è il mare che mi lega ai posti che ho visitato, a pensarci. Ho sempre viaggiato tantissimo, prima con la mia famiglia, poi come inviato, ora con il mio compagno. La meta è sempre il mare!

Altri mari a cui sei legata?

Ho il piede marino [Manuela ride nel dir-



Ti sei occupata anche molto di cinema. C'è un film sul mare che ti resta nel cuore?

Sembrerà strano ma per fare compagnia alla mia nipotina ho visto il cartone *Alla ricerca di Nemo*, e secondo me è eccezionale. Guardavo le sue reazioni e ho capito l'entusiasmo di portare i bambini sott'acqua a conoscere e a familiarizzare con un mondo sommerso, togliendo loro la paura dell'acqua, dell'ignoto, accendendo i colori che ci sono, ma bisogna saperli illuminare.

Il prossimo mare?

Prossima destinazione – oltre a Viareggio, dove cerco di scappare tutti i fine settimana – sarà per la prossima estate un mare lontano, diverso. Speriamo che il lavoro quest'anno me lo consenta. Lo scorso anno ero già pronta a partire, biglietto e tutto, ma il giornalismo e la tv hanno regole e tempi che decidono loro il gioco.

lo]. Ho provato il wind surf, quello da onda, ma sono decisamente una frana. Ho fatto però tante vacanze in barca, sia a motore sia a vela. Se sei a motore hai tante comodità, però come si vive il mare con la barca a vela è tutta un'altra storia. Ricordo una volta con una mia amica abbiamo affittato una barca da Napoli e abbiamo visitato le Isole Eolie. Non conoscevo nessuno, tranne la mia amica, eppure è stata una delle vacanze più belle della mia vita.



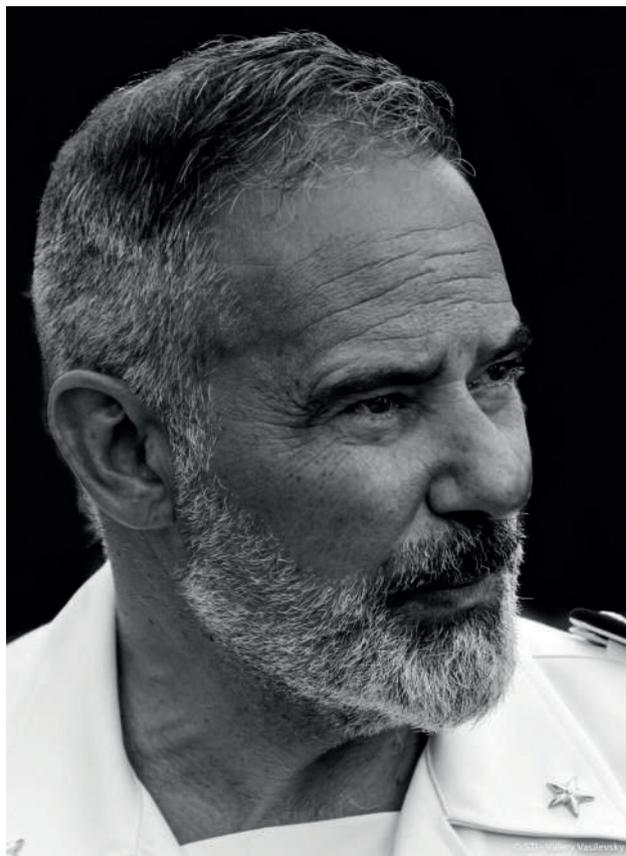
Non chi comincia ma quel che persevera

di Angelo Patrino

Settembre 2017, Civitavecchia ore 1200. Una soleggiata mattina qualunque nel laborioso e trafficato porto tirrenico. Sì, un giorno qualunque ma non per tutti. Non per me. Solo qualche ora prima ho pronunciato la celeberrima e solenne dichiarazione con cui si conclude ogni cambio di Comando in ambito militare: «... in nome del capo dello Stato riconoscerete ... quale Comandante di Nave *Amerigo Vespucci*». Il tempo di rilasciare qualche breve intervista, salutare gli ospiti, spogliarmi da sciarpa, sciabola e decorazioni e... sbarcare! Sì, perché a dispetto della unicità di quel giorno, come al solito a bordo il tempo corre. E il veliero deve in fretta ripartire con il suo nuovo Capitano alla volta del prossimo porto da visitare. E io ho espresso, per così dire, «l'ultimo desiderio». Mollare personalmente i cavi d'ormeggio all'unità, liberandola da quella condizione sicura, protetta ma temporanea che per qualsiasi imbarcazione è rappresentata dalla sosta in porto, per restituirla all'abbraccio avvolgente delle onde che invece costituisce il suo elemento naturale.

Luglio 1986, New York ore 1200. Trentuno anni prima.

Nave *Amerigo Vespucci* entra nella Baia di Hudson per partecipare alle celebrazioni del bi-centenario della Statua della Libertà. Il famoso fiume che attraversa la città simbolo degli Stati Uniti è coperto da un manto bianco punteggiato dalle migliaia di candide vele delle piccole e grandi imbarcazioni che in un numero imprecisato hanno mollato gli ormeggi dai piccoli porticcioli turistici o dai lus-



suosi Yachting Club e sono accorse a salutare la Nave Scuola della Marina Militare, al secolo «la nave più bella del mondo». Tale fu infatti lo storico apprezzamento trasmesso circa ses-





santa anni fa dalla USS *Independence*, portaerei americana della classe «Forrestal» che incrociò il nostro veliero in navigazione e volle sancire con un messaggio a lampi di luce quello che diventerà uno degli aneddoti maggiormente conosciuti che ha coronato la lunga storia della «Signora dei mari».

Le fiancate dipinte a strisce bianche e nere del *Vespucci* si fanno largo quindi tra le onde dell'Hudson, generate non dal vento bensì dalle carene delle migliaia di imbarcazioni che fanno a gara per passare il più vicino possibile alla nave. I fischi del nostromo, che ripetono nel «linguaggio» dei nocchieri gli ordini impartiti dalla plancia, stentano ad arrivare a destinazione ai marinai disposti con chirurgica precisione sulle «manovre correnti» delle vele a causa dei prolungati fischi e sirene delle barche che continuano a «scortare» il veliero verso il suo posto d'ormeggio, il Pier 51.

È un'immagine a dir poco cinemato-

grafica, che testimonia come la bellezza, l'eleganza e la maestosità del gioiello italiano non conoscano confini e vengano riconosciuti dai naviganti di tutto il mondo, ansiosi di rendere omaggio a questa icona della marineria. E mentre il fluido corteo si dipana attraverso le anse disegnate dal letto del fiume Hudson, un giovane allievo dell'Accademia Navale osserva la scena da un'altezza di circa 40 metri sul livello del mare perché si trova su uno dei pennoni dell'albero di maestra del *Vespucci*. Lo sguardo è rivolto verso i grattacieli della «Grande mela», nella mente uno sciabordio incessante di emozioni e sogni non ancora realizzati. È allineato e a stretto contatto di gomito con i suoi compagni di corso, anch'essi rapidamente schierati in «alberata» dopo la «salita a riva» per il «saluto alla voce». Ha poco più di diciott'anni, e in quel momento, a bordo di quel maestoso bastimento, amato e acclamato da tutti, si sente al centro del mondo.

Luglio 2017, migliaia di imbarcazioni rendono gli onori all'*Amerigo Vespucci* che, di ritorno dal Canada, primo stato del continente americano visitato dopo la partenza per la campagna d'istruzione di quell'anno, si dirige al posto d'ormeggio, al «Pier» assegnato all'interno dell'enorme sorgitore commerciale della città che «non dorme mai». Il ragazzo che 31 anni prima muoveva i primi passi in Marina verso un orizzonte ancora incerto e non definito, cammina nuovamente sui ponti e tra gli alberi del veliero. Ha qualche ruga sul volto che tradisce il tempo trascorso e i lunghi anni passati in mare. Lo sguardo, quello no, quello è rimasto lo stes-





so. Il suo «posto di manovra» è cambiato. Oggi si trova sul «banco di quarta», ha un binocolo al collo e una radio portatile nella mano destra; i suoi occhi passano rapidamente e alternativamente dal profilo dello scafo alla banchina in avvicinamento, e la sua voce e i suoi gesti sono rivolti agli ufficiali che in plancia ripetono i suoi ordini al timoniere e alle macchine. Quel ragazzo è tornato a bordo dell'*Amerigo Vespucci*. È il Comandante.

Non riesco a trovare parola più esplicativa di «regalo» per descrivere quello che ha significato per me comandare l'*Amerigo Vespucci*.

Lo è stato, ed è stato il più bello che la Forza Armata abbia potuto donarmi in tutti questi lunghi ed entusiasmanti anni di servizio.

Ho vissuto i 365 giorni che hanno scandito il mio Comando quasi sopraffatto dal condensato di emozioni che non è semplice elencare, perché di fatto non sono riconducibili ad una semplice lista. Ognuna di esse mi ha continuamente accompagnato sia di giorno sia di notte e ha assorbito le mie giornate fondendomi e rendendomi corpo unico con la «mia» Nave. Il *Vespucci* ha questo magico potere, riconosciuto da tutti quelli che hanno avuto la fortuna di essere parte del suo equipaggio. Riesce a stimolare un senso di

appartenenza non comune. Si sente di far parte di qualcosa di unico. Si è pervasi dall'orgoglio di appartenere a pieno titolo a quell'indiscusso gioiello della mariniera italiana che prevale senza rivali in ogni ipotetico confronto con altri velieri sulla scena internazionale.

Ma fra tutte le onde solcate durante i lunghi giorni di navigazione, quelle che sono ancora chiaramente impresse nella mia memoria sono quelle che appartengono all'oceano. Attraversare l'Atlantico è forse il primo dei sogni dei navigatori che si affacciano alla vela d'altura. È un percorso simbolico, è il sogno di terre lontane, è la forza possente dell'Aliseo che spinge inesorabilmente verso ovest e che soddisfa a pieno persino le richieste di vento provenienti dai velieri esigenti come il *Vespucci*.

Dei giorni della traversata ho ancora il nitido ricordo del silenzio prodotto dallo spegnimento del motore, il movimento lento ma imponente della nave sulle onde, il suono prodotto dal vento nelle vele, le formazioni nuvolose libere di spostarsi negli immensi spazi acquei, le limpide stellate notturne e un profondo senso di pace e di benessere. La gioia di essere esattamente nel posto in cui si è sempre sognato di essere.

Ma un bastimento non è solo «ferro che cinge

questa nave», come recita un famoso verso della *Pregliera del Marinaio*. Una nave è un magnifico amalgama tra l'acciaio con cui è costruita e gli uomini e le donne che la abitano.

Ed è infatti sul rapporto fra il Comandante e il suo equipaggio che vorrei soffermarmi. Ho ancora adesso, a distanza di molti anni, un limpido ricordo dei loro occhi, degli occhi dei miei uomini e delle mie donne mentre con grande professionalità guidano i visitatori sul ponte di coperta della nave e con dovizia di particolari ne raccontano l'essenza orgogliosi di farne parte. L'equipaggio del *Vespucci* si nutre infatti della consapevolezza dell'ammirazione di quella gente che sbalordita cammina tra gli ottoni lucicanti e i chilometri di cavo di fibra vegetale, la cosiddetta *manilla*, ordinatamente e impeccabilmente raccolta e fasciata in ritagli di tela olona (il materiale di costruzione tradizionale delle vele del *Vespucci*) su cui qualche ispirato nocchiere di bordo ha dipinto il profilo della Nave e le sue iniziali dorate «A» e «V».

Ognuno di loro mi ha insegnato qualcosa. Con ognuno di loro ho cercato di condividere un momento che rimanesse unico. Il proprio ricordo «personale» con il Comandante. È indubbio che nelle calme sere estive, immersi negli spazi oceanici, passeggiando di sera al tramonto sul ponte di coperta della nave, è più semplice e naturale parlare di sé. Sono quelli i momenti in cui il Comandante deve annullare la distanza creata inevitabilmente dal ruolo e cercare di sondare lo stato d'animo della sua gente. Perché essendo nel bel mezzo dell'Oceano Atlantico a migliaia di miglia di distanza da casa, la percezione degli eventi, il trascorrere del tempo, le inevitabili preoccupazioni che ognuno di noi nutre nei confronti dei propri cari così distanti possono intaccare la serenità del marinaio e soprattutto pregiudicarne la lucidità che, a bordo di una nave, deve essere completa per non compromettere la sicurezza propria e quella dell'equipaggio.

Ed è così che per ognuno di loro, per ognuno di quegli ufficiali, sottufficiali o militari di truppa con cui ho condiviso il mio anno di Comando ho un ricordo che conservo gelosamente nel mio cuore. Ognuno di loro ha contribuito a far sì che la missione della nave fosse portata a termine con successo, e forse inconsapevolmente

ma con grande generosità ha contribuito affinché il mio sogno fosse realizzato.

Un giornalista e un caro amico, durante una video intervista a bordo che custodisco ancora, mi chiese quali fossero secondo me gli elementi principali per poter definire un «buon Comandante». Da allora non ho cambiato idea. La risposta che diedi allora a Carlo è valida per me ancora oggi. «Un buon Comandante deve amare il suo equipaggio e la sua nave. Possibilmente con la stessa intensità».



Solo così un leader può generare quella forza invincibile che è la forza del gruppo. Nelle difficoltà e nel confronto costante con i propri limiti e con il tentativo di superarli si troverà linfa vitale per alimentare la coesione e la condivisione degli obiettivi. *E pluribus unum*, «da molti uno», come recita il motto iscritto sulla bandiera del mio corso di Accademia.

Sul *Vespucci* ho trascorso un'esperienza indimenticabile, a cui dedico ogni giorno un piccolo ma intenso ricordo benché siano trascorsi ormai più di sei anni da quando ho disceso per l'ultima volta il barcarizzo della Signora dei mari. Da Allievo a Comandante, da New York a New York il cerchio della vita dopo traiettorie imprevedibili è ripassato magicamente dopo trent'anni dal punto di partenza. Questo è il messaggio che vorrei trasferire a quei giovani che avranno la voglia e la pazienza di leggere queste righe. Basta crederci e volerlo fortemente. In fondo, se a pensarlo era quell'indiscusso genio italico che fu Leonardo da Vinci dobbiamo necessariamente credergli: «Non chi comincia ma quel che persevera».

IL MARE IN TV

The Terror. L'incubo artico

di Sergio Gamberale

La mattina del 19 maggio 1845, sotto il comando del cinquantenne capitano Sir John Franklin, due navi salparono dal porto di Greenhithe, presso la foce del Tamigi, dirette verso il Mare Artico. Scopo della missione era percorrere l'ultimo tratto del mitico passaggio a nord-ovest, assicurando così alla Marina inglese anche l'ultima parte della via d'acqua che unisce l'Oceano Atlantico al Pacifico, fino ad allora mai esplorata. Considerando che era dai tempi di Cristoforo Colombo, ovvero da quasi quattro secoli, che si tentava di trovare un canale che consentisse di raggiungere l'Asia dall'Europa via mare, quella di Franklin sarebbe stata una scoperta epocale. Ma purtroppo non andò bene.

Due anni dopo la loro partenza, della tre al-



beri HMS *Erebus* e della bombarda HMS *Terror*, con i 24 ufficiali e i 105 uomini di equipaggio che erano a bordo, non si avevano più notizie. Le diverse spedizioni di ricerca organizzate





negli anni successivi per tentare di rintracciare navi e superstiti perduti fra i ghiacci artici ne ricostruirono solo parte del cammino. Di certo, si poté appurare che le due navi erano rimaste intrappolate tra i ghiacci e che tutti gli uomini erano morti in tempi e luoghi diversi, alcuni a bordo, altri cercando disperatamente scampo camminando sui ghiacci. Solo in tempi recenti e grazie al riscaldamento dell'Artico sono stati rinvenuti i due relitti.

Ma ciò che si visse su quelle navi, in mesi di terribile isolamento dal mondo in un ambiente ostile, è oggetto ancor oggi di ipotesi e supposizioni.

Su questa storia lo scrittore Dan Simmons ha pubblicato il romanzo *La Scomparsa dell'Erebus* (Mondadori, 2008), che interpreta gli eventi storici in chiave horror con qualche venatura fantastica. E dal romanzo nel 2018 è stata tratta *The Terror* (St.1, Amazon Prime Video, 10 episodi),



serie tv di pregevole fattura, con una crescente tensione drammatica che sfocia in un'elegia tragica della perdizione umana. Seguendo il tracciato di Simmons, l'ideatore David Kajgarnich (con Ridley Scott in produzione) ci prende per mano e ci accompagna in un crudo e precisissimo viaggio di esplorazione nella società classista e piramidale dell'epoca, riassunta nello spaccato dell'equipaggio.

Al vertice il comandante come autorità suprema, regale, assoluta; seguito dagli alti ufficiali, umili o ambiziosi servi di uno solo e schiavisti di molti; poi quelli di collegamento con il compito di far schioccare la frusta; in basso la ciurma, miserabile e irredenta. È così che la nave va.

Ma non è che l'inizio. All'improvviso il mare sotto l'*Erebus* e la *Terror* si gela e tutto si ferma. Potrebbe essere un intoppo passeggero, una pausa nel normale flusso delle onde e del tempo. Così la vede con arrogante superbia Sir John Franklin, interpretato da un magnifico Ciaràn Hinds, sbeffeggiando il suo secondo Francis Crozier (Jared Harris, anche lui in stato di grazia) sui suoi timori circa l'Artico e le sue insidie mortali. Spalleggiato dall'altezzoso ufficiale James Fitzjames (Tobias Menzies in una delle

sue migliori interpretazioni), il comandante si comporta come se la sosta forzata non cambiasse nulla. Invece lentamente, puntata dopo puntata, tutto cambia.

Nell'immobilità, il gelo si impossessa gradualmente delle anime di quegli uomini che, tra il soffocante chiuso delle cabine o del sottocoperta e l'abbagliante infinito della distesa di ghiaccio che li tiene prigionieri, diventano facile preda di visioni, paure, scarrocci esistenziali. Le catene sociali e culturali saltano. Schiacciati da quell'immensità senza vie d'uscita, accecati dalla consapevolezza della fine imminente, i marinai si rifugiano in ciò che trovano dentro di sé. Inclusa la crudeltà più spietata. E l'orrore issa la sua bandiera sui pennoni delle loro fragilità.

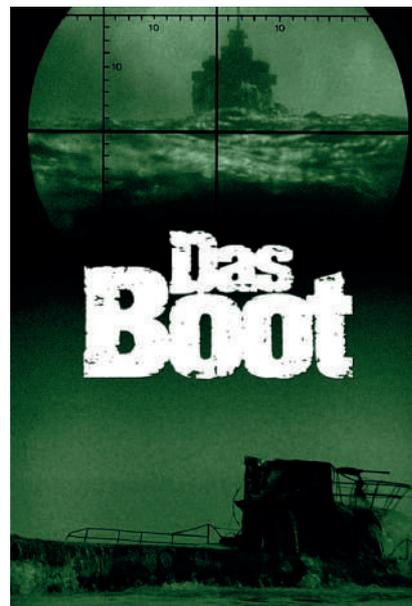
Non si era mai vista una serie al tempo stesso così raffinata e sottile nel tratteggio dei caratteri e così lucidamente nichilista e feroce nel dipingere l'umanità privata di colpo dei suoi fragili equilibri. *The Terror* è un capolavoro assoluto, da vedere assolutamente. Purtroppo ad oggi la sua diffusione in Italia è stata interrotta. È tempo che qualcuno faccia ciò che può per farla tornare sugli schermi.

Tra la gloria e l'abisso

di Sergio Gamberale

Nave nemica a ore 10. Tutti sotto coperta, immersione rapida! Il sommergibile si tuffa sotto le onde di un mare grigio. All'interno, in spazi angusti, pochi marinai si muovono concitati fra tubi metallici e strumenti di controllo. Il comandante, cappello in testa, tono autoritario e occhi fissi nel periscopio, detta gli ordini. In sala macchine, gli uomini dell'equipaggio ascoltano coi volti tesi, pronti a scattare. «Bombe di profondità in arrivo!», urla all'improvviso quello appostato davanti a un rilevatore. «Rotta tre cinque sei, presto! Motori alla massima potenza. Pronti a lanciare i siluri uno e due».

Non lo so se la scena sia proprio così. Non ne sono sicuro. L'emozione però è quella. La bella serie franco-tedesca *Das Boot* (*La Nave*) ci riporta alle atmosfere claustrofobiche dei film di guerra degli Anni 50 ambientati nei sottomarini con eroi e anti-

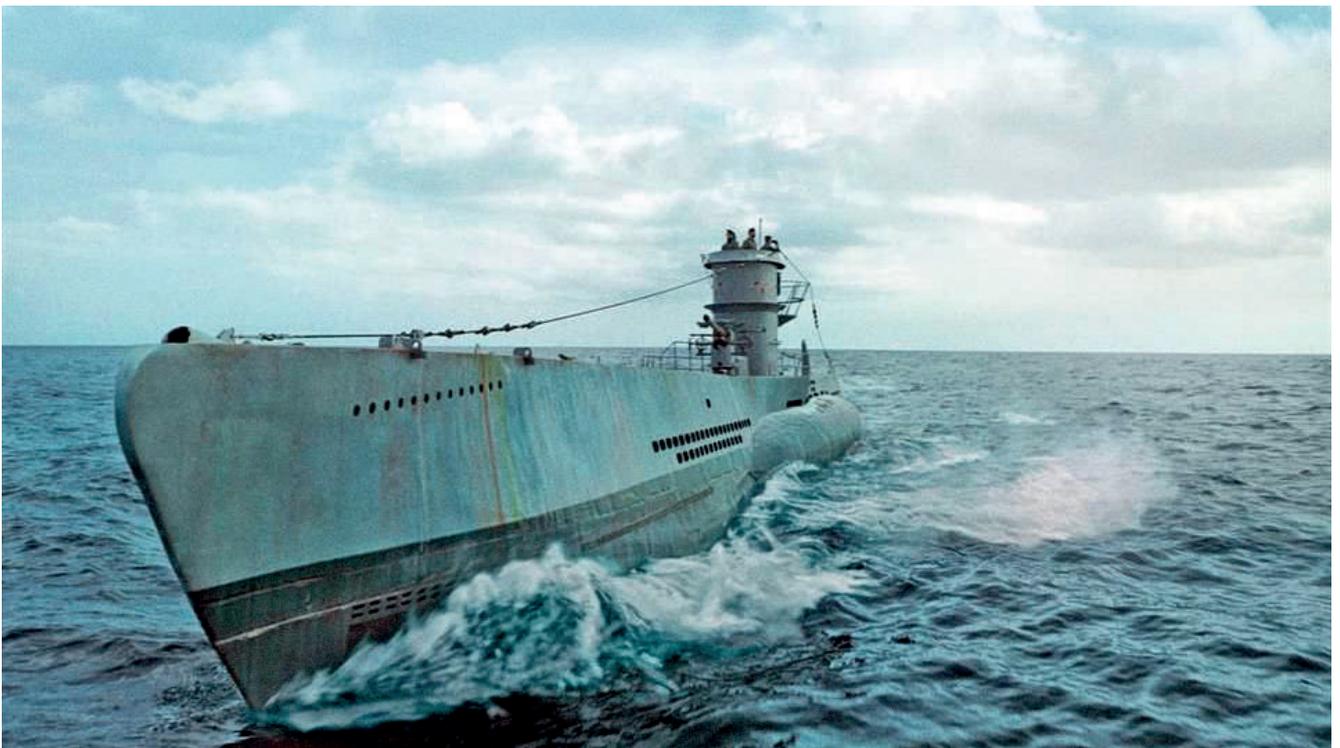




eroi chiusi in scatole metalliche in bilico tra la gloria e l'abisso. Da *Il sottomarino fantasma* a *Inferno sul fondo*, da *Mare caldo* a *Quota periscopio*, un genere nel genere che fornì materiale per oltre quindici film nel decennio, prima di inabissarsi all'inizio degli Anni 60 per riemergere nel 1981 con *U Boot 96* di Wolfgang Petersen, tratto guarda caso proprio dal romanzo di

Lothar-Günther Buchheim, che ha fornito la base anche di questa serie. E certo il fatto che l'autore del libro sia stato veramente in servizio su un sommergibile durante la seconda guerra mondiale è un fattore che depone a favore della plausibilità di *Das Boot* nella descrizione della vita di bordo.

Ma non di solo questo si racconta nella serie



SICUREZZA delle unità da DIPORTO

*Dotazioni di sicurezza nel diporto e sicurezza nel noleggio e nel diving
(parte IV)*

di Aniello Raiola
foto di Simone Zambito*

Dotazioni di sicurezza per unità da diporto

Tutte le unità da diporto (compresi, quindi, i natanti) devono essere fornite, quando navigano, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previste dagli articoli 54, 74 e 75 del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto, allo scopo di salvaguardare la sicurezza della navigazione e la vita umana in mare.

Tali mezzi e dotazioni sono fissi per le navi, mentre variano, per natanti e imbarcazioni, a seconda della navigazione effettivamente svolta, che è suddivisa in otto fasce: acque interne, entro 300 metri, entro 1 miglio, entro 3 miglia, entro 6 miglia, entro 12 miglia, entro 50 miglia e senza limiti di distanza dalla costa. Quanto ai mezzi di salvataggio, per le imbarcazioni e per i natanti devono essere sufficienti per il numero di persone presenti a bordo, mentre per le navi devono essere sufficienti per il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a trasportare.

Le dotazioni e i mezzi di salvataggio previsti per imbarcazioni e natanti sono quelli risultanti dalle tabelle che seguono:



* Ufficiale delle CP, Consigliere giuridico del Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT.

A) Dotazioni di sicurezza per le unità da diporto (con o senza marcatura CE)

SPECIE DI NAVIGAZIONE

	Senza alcun limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua
zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	x	x	x					
cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo)	x	x	x	x	x	x		x
salvagente anulare con cima	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)		x (1)
boetta luminosa	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)				
boetta fumogena	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)	x (1)			
bussola e tabelle delle deviazioni (a)	x	x	x					
Orologio	x	x						
Barometro	x	x						
Binocolo	x	x						
carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione (b)	x	x						
strumenti da carteggio	x	x						
fuochi a mano a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)			
razzi a paracadute a luce rossa	x (4)	x (3)	x (2)	x (2)				
cassetta di pronto soccorso (c)	x	x						
fanali regolamentari (d)	x	x	x	x	x			
apparecchi di segnalazione sonora (e)	x	x	x	x	x			
strumento di radioposizionamento (LORAN, GPS)	x	x						
apparato VHF	x	x	x					
riflettore radar	x	x						
E.P.I.R.B (Emergency Position Indicating Radio Beacon)	x							

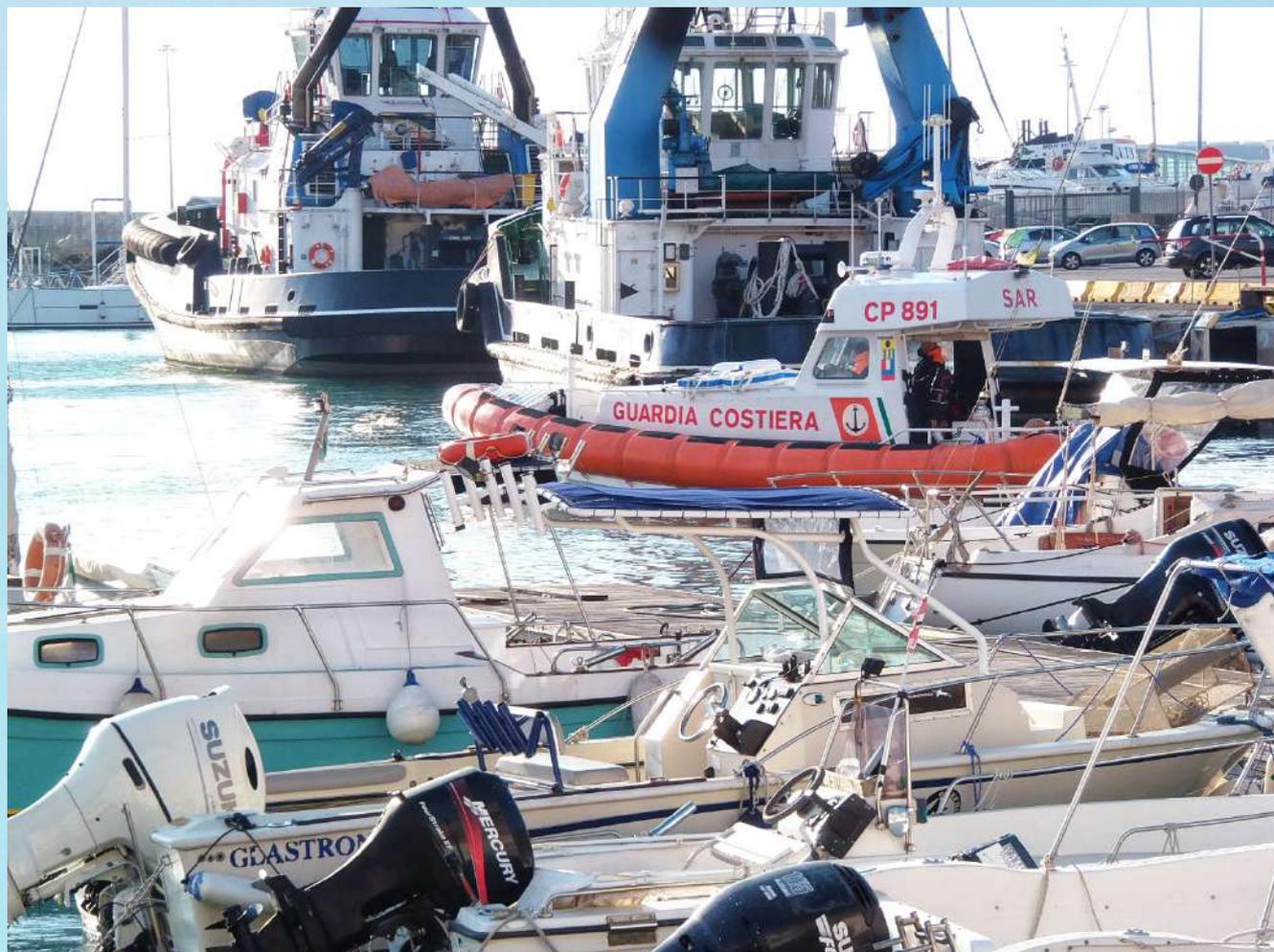


B) Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

Pompa o altro attrezzo di Esaurimento	x	x	x	x	x	x		
Mezzi antincendio: come indicato nella Tabella estintori (f)	x	x	x	x	x	x		

Note: Nelle tabelle la «x» indica l'obbligatorietà e il numero tra parentesi indica la quantità.

- (a) Le tabelle delle deviazioni sono obbligatorie solo per le imbarcazioni da diporto.
- (b) È consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 10 luglio 2002 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale, n. 193 del 19 agosto 2002.
- (c) Secondo la tabella D allegata al decreto del Ministero della sanità 25 maggio 1988, n. 279, come modificato dal decreto del Ministero della salute 1° ottobre 2015.



la navigazione, sia per il conduttore sia per il passeggero, indipendentemente dalla distanza dalla costa.

I battelli di servizio (c.d. tender), se natanti da diporto e utilizzati entro un miglio dalla costa o dall'unità madre, non hanno obbligo di dotazioni di sicurezza e di mezzi di salvataggio, ad eccezione delle cinture di salvataggio e del salvagente anulare.

Le unità ammesse a partecipare a manifestazioni sportive organizzate da federazioni nazionali e internazionali sono esentate, durante le gare, i trasferimenti e le prove, dall'applicazione di tutte le norme di sicurezza finora esaminate (salvo che per i fanali e gli apparecchi di segnalazione sonora).

I mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza previste per le navi da diporto sono le seguenti:

- a) almeno due zattere di salvataggio, anche di tipo autogonfiabile, sufficienti per il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a trasportare, compreso l'equipaggio;
- b) una cintura di salvataggio per ogni persona presente a bordo e due salvagenti, uno per lato, muniti di cima lunga 30 metri, con boetta luminosa, ad attivazione automatica, collegata;
- c) una bussola e relativa tabella delle deviazioni;





- d) un orologio;
- e) un barometro;
- f) un binocolo;
- l) uno scandaglio elettronico o a mano munito di cima lunga almeno 25 metri;
- m) le carte nautiche ed i relativi strumenti da carteggio necessari in relazione alla navigazione che si intende intraprendere (è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 10 luglio 2002);
- g) strumento di radioposizionamento;
- h) quattro fuochi a mano a luce rossa;
- i) quattro razzi a paracadute a luce rossa;
- n) tre boette fumogene;
- o) ancora con catena o cavo, e cavi di ormeggio conformi al regolamento tecnico dell'organismo tecnico;
- p) una cassetta contenente materiale di pronto soccorso, come indicato nella





tabella A allegata al decreto ministeriale 25 maggio 1988, n. 279, come modificato dal decreto del Ministero della salute 1° ottobre 2015;

- q) fanali e apparecchi di segnalazione sonora conformi alla Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- r) estintori portatili come da tabella estintori sopra riportata, lettera B;
- s) un riflettore radar;
- t) radio telefono ad onde ettometriche;
- u) un E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicating Radio Beacon);
- v) dispositivo di esaurimento della sentina.

Norme di sicurezza per unità da diporto adibite a noleggio e a diving

Il Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto contiene anche le norme di sicurezza per le unità da diporto impiegate in attività di noleggio, realizzando in tal modo un complesso di regole di sicurezza autonomo e distinto

da quello disciplinante la navigazione da diporto pura e semplice (che sino ad ora abbiamo esaminato), in quanto l'attività di noleggio costituisce in definitiva un vero e proprio trasporto a fini turistici e ricreativi di persone via mare.

Il settore del charter nautico assume connotazioni peculiari che lo rendono, per molti aspetti, diverso dalla tradizionale configurazione del diporto nautico «puro» (non commerciale), così come lo fanno discostare dalla navigazione mercantile destinata al trasporto di persone, venendo quindi a costituire un terzo genere, tanto da aver determinato l'esigenza di un regolamento di sicurezza *ad hoc*.

Per le unità adibite al noleggio – che possono trasportare fino ad un massimo di dodici passeggeri escluso l'equipaggio – esistono tre tipi di visite di sicurezza, da effettuarsi a cura degli organismi tecnici,⁽¹⁾ che rilasciano al termine delle stesse una dichiarazione di idoneità al noleggio: visita iniziale⁽²⁾ (prima dell'impiego nell'attività di noleggio), visita periodica (ogni tre anni) e visita occasionale (ogniquale volta se ne verifichi la necessità, riscontrata dal proprietario/armatore o dall'autorità).

Per tutte queste unità (non solo per le imbarcazioni e le navi, ma anche per i natanti da diporto) è previsto un apposito certificato di sicurezza (certificato di idoneità al noleggio). Esso è rilasciato a seguito della visita degli organismi tecnici e sulla base della conseguente dichiarazione di idoneità al noleggio, ha validità triennale e sostituisce l'ordinario certificato di sicurezza previsto per le unità da diporto non adibite al noleggio.

I mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza che le unità da diporto impiegate in attività di noleggio devono avere a bordo sono elencate negli allegati VIII (per le navi) e IX (per le imbarcazioni) al Regolamento di attuazione. In considerazione di quanto detto in premessa a proposito delle particolari esigenze di sicurezza attinenti al settore del charter, le disposizioni fissano a priori i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza, così discostandosi – per quanto riguarda le imbarcazioni da diporto – dall'impostazione adottata per le imbarcazioni da diporto «puro», per le quali i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza obbligatorie variano in relazione alla navigazione effettivamente svolta e al numero di persone presenti a bordo.

Nello stesso tempo, però, si è inteso venire incontro alle esigenze del charter minore, consentendo ai proprietari/armatori delle imbarcazioni e dei natanti da

(1) Gli organismi tecnici notificati e autorizzati sono stati esaminati nella parte terza.

(2) La visita comprende un'ispezione completa della struttura, dell'apparato motore, del materiale d'armamento, delle installazioni elettriche, dei dispositivi antincendio e dei mezzi di segnalazione nonché un'ispezione a secco della carena.



diporto impiegati in detta attività, di avere a bordo un minor numero di mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza – indicate nell'allegato X al Regolamento di attuazione – in funzione della navigazione preventivamente dichiarata dagli stessi, che viene suddivisa a tal fine in tre fasce (acque interne/entro tre miglia dalla costa, entro 6 miglia dalla costa ed entro 12 miglia dalla costa). Si tratta di una sorta di dichiarazione di autolimitazione della navigazione – resa innanzi all'autorità dal proprietario/armatore ed annotata sul certificato di idoneità al noleggio – in funzione delle dotazioni da tenere a bordo.

Per le unità che effettuano noleggio non è prevista visita preventiva alle dotazioni di sicurezza a cura dell'autorità marittima, mentre è obbligatorio un do-



cumento di bordo supplementare, denominato elenco dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza imbarcate. Tale documento è compilato e firmato dal proprietario/armatore del mezzo e va allegato al certificato di idoneità al noleggio, in modo da rendere più agevole alle autorità il controllo in mare delle dotazioni di sicurezza.

Infine, l'articolo 89 del Regolamento di attuazione fissa il numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite al noleggio. La disposizione si pone sempre nell'ottica di disciplinare un settore che, per certi aspetti, è simile a quello del trasporto di persone e che, per tale ragione, richiede un innalzamento del livello di attenzione per i profili di sicurezza. Infatti, in assenza della norma in esame, la determinazione quantitativa del numero minimo dei componenti dell'equipaggio competerebbe al comandante dell'unità, così come previsto per il diporto «puro» dall'articolo 35 del Codice della nautica da diporto.

I criteri presi in considerazione dalla norma in esame sono tre: numero di passeggeri trasportati (imbarcazioni con più di sei passeggeri = due persone di equipaggio), lunghezza (imbarcazioni di lunghezza superiore a 18 metri = due persone di equipaggio) e tipologia dell'unità (navi da diporto = tre persone di equipaggio).

A seguire, il Regolamento di attuazione detta le norme in materia di sicurezza per le unità da diporto impiegate dai centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (diving).

In particolare, l'articolo 90 del Regolamento di attuazione indica le dotazioni di sicurezza supplementari (oltre quelle ordinarie) che le unità in parola (compresi i natanti da diporto) devono avere a bordo:

- bombola di riserva da almeno 10 litri ogni cinque subacquei imbarcati, contenente gas respirabile e dotata di due erogatori e, in caso di immersione notturna, di una luce subacquea stroboscopica;
- in caso di immersioni che prevedono soste di decompressione obbligate, in sostituzione della bombola di riserva, una stazione di decompressione;
- un'unità per la somministrazione di ossigeno;
- una cassetta di pronto soccorso conforme alla tabella A allegata al decreto del Ministero della sanità n. 279/1988, e una maschera di insufflazione;
- un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, indipendentemente dalla navigazione effettivamente svolta.

La stessa norma impone inoltre la presenza, a bordo o in immersione, di una persona abilitata al primo soccorso subacqueo.

Come ha chiarito la Direzione generale per il trasporto marittimo, dette dotazioni sono obbligatorie solo per le unità utilizzate dai centri diving e dalle organizzazioni didattiche subacquee, e non anche per quelle utilizzate da privati per le immersioni proprie o di conoscenti oppure da circoli e associazioni sportive/ricreative o ONLUS per le immersioni degli associati a titolo gratuito. Nella stessa occasione, l'organo ministeriale ha avuto modo di precisare che per persona abilitata al primo soccorso subacqueo deve intendersi una persona con conoscenze sufficienti per fronteggiare un'emergenza di primo soccorso e non un soggetto munito necessariamente di brevetto subacqueo.



L'articolo 91 del Regolamento di attuazione fissa, poi, specifiche dotazioni di sicurezza destinate alla segnalazione del subacqueo in immersione:

- galleggiante di segnalazione recante una bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile ad una distanza non inferiore a 300 metri; se il subacqueo è accompagnato da mezzo nautico di appoggio, la bandiera deve essere issata sul mezzo nautico;
- in caso di immersione notturna, il segnale è costituito da una luce lampeggiante gialla visibile, a giro di orizzonte, ad una distanza non inferiore a 300 metri;
- in caso di più subacquei in immersione, è sufficiente un solo segnale. Ogni subacqueo, però, è dotato di un pedagno o pallone di superficie gonfiabile, di colore ben visibile e munito di sagola di almeno cinque metri, da utilizzare, prima di risalire in superficie, in caso di separazione dal gruppo.

La stessa norma stabilisce nel contempo il raggio di operatività del subacqueo stesso (entro 50 metri dal segnale) e il limite di distanza dalle predette segnalazioni (oltre i 100 metri) al quale devono mantenersi le unità in transito.





gennaio-aprile 2024

di Sky. Accanto all'avventura di guerra nell'Atlantico, c'è una trama di spionaggio che si svolge a terra. La vicenda, che trae origine anche da un altro romanzo di Buchheim, *Die Festung (La Fortezza)* ci porta nel 1942 nella Francia occupata dai nazisti. Qui, poco prima di imbarcarsi nel nuovissimo sottomarino U-612 per una missione delicata e cruciale, il marconista-spia Frank (Leonard Scheicher) consegna alla sorella Simone (Vicky Krieps) una busta da consegnare ad una certa Carla (Lizzy Caplan). Simone, in servizio come traduttrice presso il comandante della flottiglia Gluck (Rainer Bock), si ritrova presto coinvolta a sua insaputa in una operazione di spionaggio a favore della resistenza francese. Proprio mentre il capo delle SS locali Hagen Forster (Tom Wlashiha) allunga i suoi freddi occhi su di lei, Frank nel frattempo, ben mascherato nell'equipaggio, svolge attività segreta mentre affronta i pericoli dei combattimenti in mare al comando del discusso Klaus Hoffman, figlio di un eroe di guerra (Rick Okon).

Molti colpi di scena movimentano le due trame parallele. Senza rivelare troppo, diciamo che

i due fratelli si ritroveranno al centro di eventi drammatici e ricchi di tensione che li costringeranno a compiere scelte difficili ed estreme. In un tessuto narrativo così avvincente, si apprezza il lavoro degli sceneggiatori Tony Saint e Johannes W. Betz, che hanno reso verosimile ogni svolta inaspettata della trama e hanno cucito le due vicende con un filo quasi invisibile ma sempre presente. Tra i molti momenti che regalano sorpresa e trepidazione, spicca una sterzata sentimentale imprevedibile e bollente.

Il regista Andreas Prochashka ha scelto di girare nello stile del cinema degli anni in cui si svolgono i fatti. Inquadrature fisse, obiettivi discreti, luci soffuse e spazio agli attori. Una confezione quasi «d'epoca» per una serie moderna, nel senso che punta a immergerti nell'animo di personaggi fragili e disorientati. La guerra, con i turbamenti, le insidie, le emozioni estreme che suscita, è lo sfondo ideale per un disvelamento di caratteri in cui è possibile riconoscersi. Insomma, *Das Boot* è un'operazione intelligente e riuscita, per otto episodi di un'ora a base di suspense, emozione e nostalgia.



MARE, UNIVERSITÀ E RICERCA

Intervista al Ministro Anna Maria Bernini

di Antonello de Fortuna

La cosiddetta «Blue economy» rimarca la centralità dell'economia del mare nel Green Deal europeo. Qual è il ruolo delle Università nello sviluppo sostenibile di questa economia?

Viviamo un tempo contrassegnato da grandi incertezze: conflitti alle porte d'Europa e sulle sponde del Mediterraneo, sviluppi tecnologici così rapidi da non riuscirne a prevedere gli esiti. In questo contesto, va aggiunto sicuramente un cambiamento climatico che mette a rischio porzioni di mondo sempre più grandi. L'altra faccia della medaglia di queste grandi sfide è contrassegnata dall'opportunità che rappresentano.

La Blue economy rientra sicuramente in questa categoria. E il nostro Paese vuole avere un ruolo da protagonista nella tutela dell'ambiente marino, che è la chiave per uno sviluppo sostenibile, anche sotto il profilo economico. Il ministero dell'Università e della Ricerca coordina la Sustainable Blue Economy Partnership (Sbep), il partenariato europeo per la tutela degli oceani, della biodiversità e delle risorse ambientali marine. Un obiettivo che si può centrare solo insieme. Non a caso questa alleanza vede la partecipazione di 60 partner, pubblici e privati, appartenenti a 25 Paesi, con lo scopo di mettere in comune gli investimenti in ricerca e innovazione in ambito marittimo.

Le Università, così come i centri di ricerca, svolgono quindi un ruolo centrale per il sostegno all'economia del mare, una realtà strategica per il raggiungimento di obiettivi globali fondamentali, come la sicurezza alimentare e la tutela della biodiversità.

Venti università italiane vareranno, l'anno prossimo, corsi di formazione per sviluppare professiona-



lità nel settore del subacqueo, che impatto lavorativo possiamo ipotizzare?

L'aumento dei corsi di formazione sul tema segnala sicuramente come l'attenzione, sia da parte delle Università che degli studenti, sia alta. Questa crescente richiesta va soddisfatta con la qualità che da sempre contraddistingue il nostro sistema accademico. Stiamo parlando di un settore strategico, dal punto di vista didattico, della ricerca e degli sbocchi professionali. L'utilizzo di droni sottomarini, l'installazione di cavi, la scoperta di resti archeologici sempre più importanti, la tutela della biodiversità sono solo alcune delle voci a cui dobbiamo dedicare maggiore attenzione.

Ma gli sviluppi tecnologici, sempre più rapidi e dagli impatti sempre più profondi sul mondo del lavoro, possono aprire scenari al momento



non ipotizzabili. Dobbiamo essere pronti e capaci a cogliere tutte le opportunità.

L'interesse delle ragazze per le materie scientifiche, le cosiddette discipline stem, rappresenta una risorsa per la ricerca e per l'Italia.

Le Stem sono un potente motore di cambiamento. Orientare ragazze e ragazzi alla scienza e alla tecnologia vuol dire fornire loro tutti i mezzi necessari per guardare al domani con strumenti migliori. La valorizzazione di queste discipline rappresenta un'opportunità irrinunciabile. Gli ultimi dati statistici ci confermano che per immatricolazioni e numero di laureate le donne superano gli uomini. Ma scelgono discipline umanistiche, sociali e sanitarie. Il diva-

Negli ultimi anni la Lega Navale Italiana si è aperta alla collaborazione con il mondo universitario e ha stipulato diversi Protocolli di intesa finalizzati alla divulgazione della cultura del mare e ad attività di ricerca scientifica in campo ambientale con l'Università di Bari (2021), l'Università del Salento (2021), l'Università della Basilicata (2022), l'Università di Roma La Sapienza (2022) e l'Università della Calabria (2023). Il Centro Culturale Ambientale, comitato tecnico-scientifico in seno alla Presidenza Nazionale, è formato da docenti afferenti agli Atenei con cui la LNI collabora e si occupa del coordinamento e dello sviluppo di attività scientifiche di monitoraggio dell'ambiente marino e delle acque interne.

rio tra studenti e studentesse in materie Stem è in diminuzione; dobbiamo accelerare questo trend. Siamo fortemente impegnati su questo. Abbiamo lanciato la settimana Stem e stanziato 9 milioni di euro per il Piano Lauree scientifiche da utilizzare entro l'anno accademico 2025-2026. L'aumento degli iscritti in materie Stem e la riduzione del divario di genere sono obiettivi strategici.

Laura Bassi è stata una fisica italiana del '700, prima donna ad ottenere una cattedra universitaria. A lei è intitolata la nave rompighiaccio che sta compiendo ricerche in Antartide. Lei ha incontrato alcune ricercatrici su Laura Bassi; rappresentano un esempio da seguire?

Laura Bassi è un'importante figura di riferimento nella scienza e per le donne. L'esempio delle ricercatrici a bordo dell'imbarcazione – una delle eccellenze italiane, che per la prima volta ha raggiunto il punto più a sud mai toccato da un'imbarcazione in Antartide – è fonte di ispirazione per i giovani. Ma quello che più conta sono i talenti e le vocazioni. Questi, oltre agli esempi, sono i fari che devono guidare le scelte delle studentesse, alle quali nulla è precluso. Il cambiamento culturale è in atto. E sono certa che donne e uomini, insieme, potranno presto abbattere il muro di ghiaccio più difficile: quello del pregiudizio.



Malta *limen* al centro del Mediterraneo

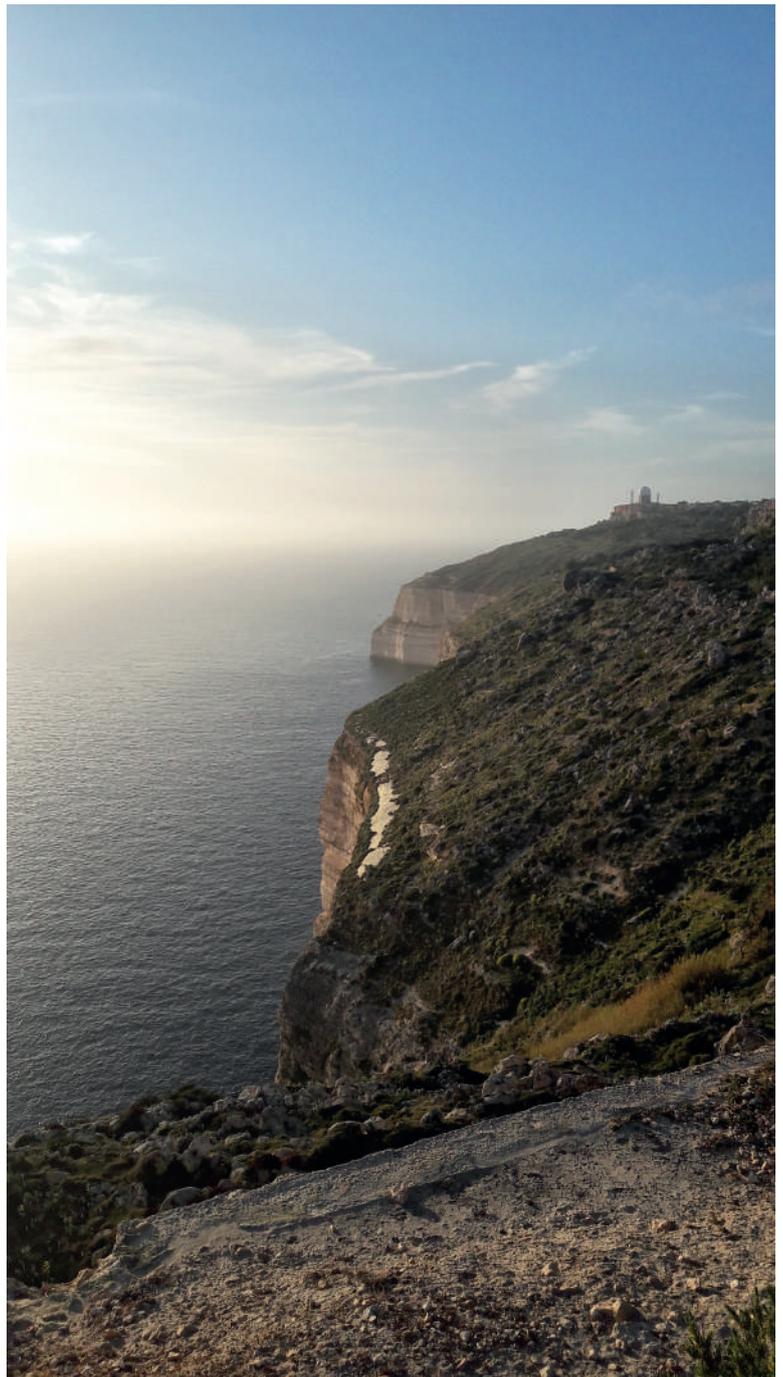
di Vince Di Dato

Si resta sempre affascinati dal carattere di Malta. Profumi, suoni, rumori, un'architettura particolare, sublimazione dell'eredità proto-storica dei grandi templi megalitici, di quella musulmana, con le *musharabie* ai balconi e i profumati giardini interni, o di quella cristiana, che si impone con le oltre 350 chiese e i palazzi di stile spagnolo, o francese. Anche la lingua, ricordo di quella fenicia, un misto di arabo, siciliano, francese, italiano e inglese, è il frutto dell'incontro delle varie culture di navigatori e marinai che si sono incontrati per millenni su queste isole.

Malta e il suo arcipelago sono un luogo di incontro. E anche una fortezza in mezzo al Mediterraneo.

Il Mediterraneo è sempre stato al centro della storia e della geopolitica mondiale. Da quando era solcato dalle navi dei Popoli del Mare e le Colonne d'Ercole erano definite il limite del cosmo conosciuto, fino ad oggi, un periodo in cui interazioni e conflitti tra i continenti trovano in questo mare sviluppi e scenari che possono essere determinanti per cambiamenti globali. Senza dimenticare gli eventi delle due guerre mondiali, i conflitti in Medio Oriente e le trasformazioni dell'Africa.

Malta si trova proprio in mezzo a questo bacino, e da quando esiste ha sempre rappresentato un punto di incontro fondamentale per le potenze e le culture coinvolte nella storia mediterranea.



Malta, oggi, può – o potrebbe – rivestire un ruolo chiave in questa regione?

Forse non tutti riescono a percepire la misura di quest'area geografico-umana, di questo mare. Se sovrapponiamo la carta del Mediterraneo a quella degli Stati Uniti, più o meno le superfici coincidono. Ventitré nazioni vi si affacciano su questo che è il più grande mare chiuso del pianeta – e anche quello che più rapidamente si sta surriscaldando per i cambiamenti climatici⁽¹⁾ – per un totale di oltre mezzo miliardo di abitanti: quasi il 7% della popolazione mondiale⁽²⁾ E le nazioni che direttamente sono coinvolte in scambi e dinamiche che interessano il Mar Mediterraneo sono oltre trenta, intervenendo, o influenzando, il governo dei processi che si sviluppano all'interno del bacino. Stati Uniti, Russia e Cina sono certo molto interessati all'economia, alla logistica dei porti e agli eventi che si sviluppano negli stati mediterranei, così come lo sono altre nazioni non appartenenti alla geografia dell'area. E certo, l'Unione Europea non può prescindere da un coinvolgimento attivo nelle politiche che vi si sviluppano.

L'economia e in particolare l'accesso e la gestione delle risorse e dell'energia sono un elemento essenziale per lo sviluppo, la prosperità e anche per comprendere le cause alla base dell'instabilità e della guerra, a livello globale e in particolare nel Mediterraneo.

L'energia rappresenta da sempre, ma oggi specialmente, una chiave per definire e comprendere i rapporti internazionali. La transizione energetica, da una parte è necessaria per risolvere il cambiamento climatico, dall'altra sta generando tensioni dovute ai potenziali sviluppi strategici mondiali che una tale trasformazione impone e che farà nascere in futuro. L'Europa ancora una volta, come dagli An-



ni 60 in poi, si presenta molto vulnerabile, sia per la sua dipendenza dalle forniture di gas, sia per l'accesso alle risorse minerarie, metalli e terre rare, necessarie per tale transizione. E il Mediterraneo è ancora un luogo in cui le relazioni con l'esterno sono allo stesso tempo il problema, la limitazione e l'opportunità, la soluzione possibile, oltre che necessaria per una sostenibilità comprensiva che includa economia, ambiente, società e cultura.⁽³⁾

(1) Union for the Mediterranean, *Key Players' Perspective on Climate Change in the Mediterranean, Sectorial Report 11.2016* Accessed September 4, 2023. https://ufm-secretariat.org/wp-content/uploads/2016/11/UfM_SectorialReport_2016_EN_web1.pdf.

(2) F. D'Amore, S. da Empoli, G. Marcotullio, *The Mediterranean Gateway to the Energy Union, EU STUDY 5.17.* 11.2017. https://www.i-com.it/wp-content/uploads/2017/11/Studio_Mediterranean.pdf.

(3) A.O. Arowoshegbe, E. Uniamikogbo, O.O. Gina, *Sustainability and triple Bottom Line: An Overview of Two Inter-related Concepts*, *Igbinedion University Journal of Accounting*, Vol. August 2, 2016, https://www.researchgate.net/publication/322367106_SUSTAINABILITY_AND_TRIPLE_BOTTOM_LINE_AN_OVERVIEW_OF_TWO_INTERRELATED_CONCEPTS.

Vince A. Di Dato, *Comprehensive Sustainability*, *Academia.edu*, 2014-2016, https://www.academia.edu/43565320/Comprehensive_Sustainability_REV.



Necessaria per la stabilità, la sicurezza, lo sviluppo economico e sociale non solo dell'Unione Europea, ma anche degli Stati mediterranei, in Africa e Medio Oriente. Il Mediterraneo presenta criticità, per gli andamenti demografici e le migrazioni, con un aumento della popolazione che presenta un saldo positivo di 4 milioni di persone per anno, principalmente nei paesi meridionali del bacino, aggravato da un processo di surriscaldamento che è il doppio della media mondiale, al di sopra del limite di 1,5°C stabilito dagli accordi di Parigi⁽⁴⁾ e che ha conseguenze

(4) A.T. Vafeidis, T. A.A. Abdulla, A. Bondeau, Lluís S Brotons, Ralf J Ludwig, M. Portman, L. Reimann, M.I. Vousdoukas, E. Xoplaki, *Managing Future Risks and Building Socioecological Resilience*, 2021, Edited by Cramer W, Guiot J, and Marini K (eds.), HAL Archives Ouvertes, Union for the Mediterranean, Plan Bleu, UNEP/MAP, Marseille, France. February 1, 2021. <https://hal.science/hal-03198766v1>.

Ali, Elham, W. Cramer, J. Carnicer, E. Georgopoulou, N.J.M. Hilmi, G. Le Cozannet, P. Lionello, 2022 «Cross-Chapter Paper 4: Mediterranean Region», *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [H.O. Pörtner, D.C. Roberts, M. Tignor, E.S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Lösche, V. Möller, A. Okem, B. Rama (eds.)] www.ipcc.ch. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/chapter/ccp4/>.

Union for the Mediterranean, «Key Players' Perspective on Climate Change in the Mediterranean».

sull'accesso all'acqua e al cibo per le popolazioni più vulnerabili.

La sicurezza del sistema, in quest'area geografica, dipende da numerosi fattori,⁽⁵⁾ tra i quali quelli storici, fondamentali, rappresentano solo una parte di essi, generando una complessità intrinseca tra le più elevate del pianeta. Le differenze nella velocità dello sviluppo economico e sociale, le diversità culturali, le differenze nella politica delle nazioni, gli interessi pubblici e

(5) NATO. 2022. «STRATEGIC CONCEPT Adopted by Heads of State and Government at the NATO Summit in Madrid», https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/6/pdf/290622-strategic-concept.pdf.

B. Finman, «NATO Review - Keeping the Med Safe - How It's Done» 2010. NATO Review. May 4, 2010. <https://www.nato.int/docu/review/articles/2010/05/04/keeping-the-med-safe-how-it-s-done/index.html>.

D. Fiott, G. Lindstrom, I. Ferreira Nunes, B. Giegerich, J. Gotkowska, V. Jacoby, E. Lazarou, et al. 2021. *New Bearings for EU Security and Defence?* https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/CP_171.pdf.

Vince A. Di Dato, V. Simula, *European Metropolis: conflicts management policies into the European Mediterranean system*, 2014. https://www.academia.edu/43531754/European_Metropolis_conflicts_management_policies_into_the_European_Mediterranean_system.

Vince A. Di Dato, V. Simula, *New scenarios for the conflict management in European and Mediterranean Metropolis*, 2014-2016. https://www.academia.edu/43540298/New_scenarios_for_the_conflict_management_in_European_and_Mediterranean_Metropolis.



getiche degli Anni 70, oppure nella scoperta dei giacimenti dell'Est Mediterraneo nel 2008, o forse nelle Primavere Arabe con la precarietà dell'Egitto e del Maghreb, e la rovinosa crisi della Libia; o nel 1948 e l'istituzione di Israele? Oppure nell'accordo Sykes-Picot, nella battaglia di Lepanto, o nel fallito Grande Assedio di Valletta e di Malta del 1565? O nelle Crociate? O nella Rivoluzione Algerina del 1962, o in quella di Khomeini del 1979? O nell'infiltrazione della Cina, o prima di quella della Russia? Oppure si tratta proprio del ribollire di un mare dove da sempre le differenze hanno portato conflitti, ma anche grandi scambi culturali, grandi scoperte e grande progresso.

Il Mediterraneo è uno spazio liminale.⁽⁷⁾ Una soglia quasi iniziatica di passaggio tra Africa, Medio Oriente, Europa e tutto il cosmo dell'Occidente. Un luogo dove da sempre e anche oggi le economie – e quindi il modo di concepire la vita – si incontrano e spesso collidono, nel quale la necessità di trovare soluzioni meditae è ora urgente.⁽⁸⁾ Non solo per evitare la degenerazione degli

privati, le condizioni ambientali diverse, cui si aggiungono eventi naturali anche estremi, hanno tutti un'influenza determinante sull'insieme e si manifestano seguendo dinamiche dovute alle circostanze e al contesto locale, con conseguenze di carattere molto più ampio.⁽⁶⁾

Stiamo vivendo tempi in cui grandi tensioni si stanno acuendo in questo mare chiuso. Gli eventi, che come sempre ci paiono definitivi, erano forse prevedibili da molto tempo e fanno parte di un lungo ciclo. Nodi al pettine le cui origini, a ritroso, si trovano nelle crisi ener-

scontri attuali e mitigare gli squilibri esistenti, ma anche per avviare processi di cooperazione e sviluppo reciproco tra il Nord e il Sud. Le sfide e le opportunità devono essere esaminate e confrontate, come sempre avviene negli spazi liminali, che non sono solo fisici ma anche virtuali, non solo geografici, ma anche umani. Og-

(6) A. Monem, Said Aly and M. Said. 2002. «NATO & South Mediterranean in Search of a Concert for Moderation, Cooperation and Peace», International Seminar «From Dialogue to Partnership. Security in the Mediterranean and NATO: Future Prospects». <https://www.nato.int/docu/conf/2002/c020930/c020930b.pdf>.

(7) D. Snowden, 2017, «Liminal Cynefin: The Final Cut?», D. Snowden, 2019. «Cynefin St David's Day 2019 (5 of 5)», *The Cynefin Co.* April 20, 2019. <https://thecynefin.co/cynefin-st-davids-day-2019-5-of-5/>. Vince A. Di Dato, «X_Sphere©: a systemic matrix for complexity», 2014. https://www.academia.edu/43576151/X_Sphere_a_systemic_matrix_for_complexity.

(8) E. Lannon, «Euro-Mediterranean Regional Cooperation and Integration: The Urgent Need for an Enhanced Agenda», *Regional Integration in the Union for the Mediterranean*. 2021. OECD. <https://doi.org/10.1787/325884b3-en>.



gi le vie marittime non sono, infatti, solamente sopra il mare, con le rotte di commercio e navigazione, ma anche quelle sotto, dove si intrecciano cavi elettrici, pipeline, connessioni per la comunicazione. Sono vie di transito anche di informazione e dati, soggette a potenziali rischi e minacce, fisiche e virtuali.

Nello spazio liminale, materiale e cognitivo, che è il Mediterraneo, Malta rappresenta la porta – il *limen* storico – attraverso il quale potrebbe essere possibile sviluppare e rappresentare il dialogo necessario alla regione mediterranea. Da sempre, dapprima come sito da cui grandi potenze marittime hanno controllato le rotte interne. Poi, dopo l'indipendenza, come soggetto politico capace di favorire il dialogo tra le così diverse parti interessate al bacino e oltre. Non dimentichiamo l'entusiasmo con cui ha aderito all'Unione Europea, anche se Dom Mintoff, controverso e decisivo architetto della nazione maltese moderna, si oppose all'integrazione.

Non importa quanto piccolo possa essere l'arcipelago, con l'isola principale che si estende su 25 x 13 chilometri solamente, con poco più di mezzo milione di abitanti, ma con praticamente altrettante automobili e i turisti che raggiungono anche due milioni di presenze. Malta resta

un arcipelago di contrastante e di affascinante bellezza, dove i tramonti hanno colori inimmaginabili. E resta anche un luogo con interessanti possibilità di interazione e intelligenza strategica che potrebbe certo operare a favore dell'Europa e dell'intera regione, compresi gli stati africani e quelli dell'area musulmana. Anche il Piano Mattei, proposto dall'Italia di recente, potrebbe trovare in Malta un alleato interessante.

Il ruolo dei piccoli stati è ormai riconosciuto nella sua importanza dall'Unione Europea, così come quello delle piccole isole, soprattutto nel contesto del periodo di cambiamento necessario, a causa dei cambiamenti climatici e anche di quelli politici. In questo senso, Malta riveste un'essenzialità ancora più forte e potrebbe sviluppare azioni pratiche di collaborazione, con l'Unione, ma ancor più con l'Italia, nel campo della *cyber-security*, della cooperazione logistica, tecnologica, economica e culturale, in una fase storica in cui la completa neutralità – quella sostenuta da Dom Mintoff – si dimostra superata, dopo l'evoluzione dell'atteggiamento di Russia e Cina. Un momento attuale in cui la neutralità pura e semplice andrebbe sostenuta da una posizione più decisa come intermedio privilegiato fra tutte le culture e le politiche nel Mediterraneo.

I marina e il mercato

RRLN

La costruzione e la gestione dei marina in Italia potrebbe essere un meraviglioso soggetto per un serial tv. In questo contesto infatti è possibile trovare vere e proprie eccellenze, ottimi professionisti e individui sulla cui identità sarebbe piuttosto difficile pronunciarsi, senza un buon avvocato accanto. Storia antica quella dei marina che però diventa difficile raccontare.

Ma che cos'è esattamente un marina? La Trecani spiega che un marina è un «porticciolo turistico a gestione privata, riservato alle imbar-

cazioni da diporto e provvisto di infrastrutture autosufficienti per i vari servizi di rifornimento, riparazioni, rimessaggio, ecc».

Spesso, dunque, i marina hanno avuto un senso per la loro costruzione che comportava ai costruttori benefici conseguenti. Il fatto è che, una volta costruiti, i marina andavano in gestione, ma la gestione di un marina non consente improvvisazioni. Così, nel corso degli ultimi trent'anni, molti marina italiani hanno avuto alti e bassi, in alcuni casi con conseguenze non esattamente bellissime. La portualità è peraltro





regolata da una serie di leggi complesse che testimoniano la distanza che ancora le separa dalla cultura del mare.

Molte leggi in materia si accavallano e a volte persino si contraddicono. Stato, Regioni, Comuni, Enti e quant'altro si ritrovano tutti in qualche modo ad avere voce in capitolo, creando persino condizioni che spaventano e allontanano anche i potenziali armatori stranieri, che non a caso preferiscono la Croazia, la Grecia, la Turchia e ora anche l'Albania, che offrono servizi di qualità a costi adeguati.

In Italia i marina sono una sorta di roulette. A poche miglia di distanza è possibile trovare il marina efficiente con un personale cortese e preparato all'accoglienza, bagni adeguati a un ospite, servizi di assistenza e di accoglienza che rendono piacevole la sosta a un ragionevole costo di ormeggio. Curioso notare come peraltro i marina con i migliori servizi siano spesso anche quelli meno cari, perché la professionalità paga sempre anche in questo settore.

Capita però che, a qualche decina di miglia, compare il marina dove l'assistenza è nulla. La torre non risponde o se risponde è come se non lo facesse, un ormeggiatore da solo si trova a gestire il suo turno anche in piena estate mentre i bagni sono infrequentabili, le trappe luride e le banchine malfunzionanti quando non

sono addirittura pericolose. L'armatore scopre magari che deve pagare luce e acqua a un costo che è il doppio di quello previsto, cosa che in alcuni marina vale anche per gli armatori che hanno il loro posto barca fisso tutto l'anno, ritrovandosi a pagare quote condominiali alte senza avere ritorni adeguati. Sono marina morti a tutto che si risvegliano solo al momento di presentare il conto al cliente in transito che si farà premura di cancellarli dalle sue future rotte.

Non sono tutti così ma ce ne sono e sarebbe sbagliato passarli sotto silenzio, anche perché non sono frequenti i controlli regolari da parte delle autorità competenti a tutela dell'utilizzatore finale.

Le leggi però in qualche modo intervengono. Una di quelle che può aiutare e ormai attiva è il DL del 12 settembre 2014 n.133. L'obiettivo è stato quello di rilanciare la filiera della nautica prevedendo che le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento dei diportisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, ovviamente a norma di legge, rientrano nelle strutture ricettive all'aria aperta, quanto meno intuendo la differenza che c'è fra la cabina di una barca ormeggiata e la camera di un albergo.

Un decreto successivo ha poi definito i nuovi criteri minimi dei marina resort e un altro ancora ha ulteriormente specificato che la sosta e il pernottamento non sono più consentiti in via generale ai turisti ma ai soli diportisti. La qualificazione dei marina resort, alla stregua di strutture ricettive all'aria aperta, comporta la possibilità di applicare alle prestazioni rese ai diportisti per la sosta e il pernottamento all'interno delle proprie barche ormeggiate l'aliquota IVA ridotta del 10%, indipendentemente dal tipo di contratto (stagionale, annuale, pluriennale ecc.). Dal 22% al 10% diventa un incentivo e un aiuto reale sia ai marina che possono acquisire nuovi potenziali clienti sia agli stessi armatori diportisti che si ritrovano un alleggerimento dei costi non da poco. A ciò si aggiunge anche la cantieristica che trova in questo tipo di provvedimenti un aiuto a portare sul mare anche un potenziale di nuovi acquirenti per la prima barca. Su questo, tre anni fa, è intervenuta ulteriormente l'Agenzia delle Entrate con la risposta n. 360/2021 che ha definitivamente ribadito il provvedimento della riduzione IVA al 10%.

Questo è solo uno dei tanti esempi che si possono fare per dimostrare che la promozione della nautica in Italia deve poggiare su basi concrete e di prospettiva. La fuga delle barche italiane in altri Paesi, comunitari e non, come accadde con il decreto Monti sulle barche come beni di

lusso, fu letteralmente un suicidio che mise in profonda crisi uno dei settori di punta dell'economia italiana, leader assoluta della cantieristica, e di tutto l'indotto che si muoveva attorno al diportismo.

Che la barca sia considerata in Italia un bene di lusso da tassare e che la nautica da diporto sia una attività riservata a ricchi facoltosi è cosa smentita – grazie al cielo – in ogni porto italiano. Non si arriva certo alla cultura francese o inglese della normalità della barca come vacanza alternativa alla casa al mare, ma i presupposti potrebbero esserci anche qui da noi.

Tornando e chiudendo sui marina, occorre una professionalizzazione maggiore e più diffusa anche rispetto al diporto non italiano che si aspetta servizi adeguati al mare che abbiamo. Occorre inoltre promuovere una navigazione da diporto che sia tale tutto l'anno, inverno compreso, per rendere il mondo della nautica italiana un mondo che non viva soltanto poche decine di giorni ogni anno. Navigare d'inverno è una sensazione straordinaria per chi ama il mare, e persino il freddo, con i dovuti accorgimenti, diventa un compagno di navigazione. Non esiste cattivo tempo, esistono cattivi vestiti, dice la gente di montagna, che di freddo se ne intende. Ma ci sono aprile, maggio, settembre, ottobre – e al sud persino novembre – che potrebbero rendere ulteriormente il mondo portuale una risorsa straordinaria.



Sull'onda della prevenzione per un mare di salute

di Michele Valente

«**L**a salute è il più prezioso di tutti i tesori; ed è il meno ben custodito», recita un adagio popolare. Nell'ambito dei propri compiti istituzionali, la Lega Navale Italiana è impegnata nella diffusione della prevenzione sanitaria con una serie di iniziative in tutta Italia che coniugano il mare alla salute. Partita nel settembre dello scorso anno dalla Lega Navale di Genova, la campagna nazionale «Una vela per il cuore» porta la prevenzione cardiologica gratuita in oltre 30 porti della penisola, con l'obiettivo di ridurre il numero di decessi causati da attacchi cardiaci e ictus, tra le principali cause di mortalità e invalidità nel nostro Paese.

L'iniziativa è promossa da Cardioteam Foundation Onlus, fondazione costituita nel 2008 a Torino e presieduta dal dottor Marco Diena, cardiocirurgo, socio della Sezione di Torino e skipper dell'imbarcazione di progetto *Dulcinea*, una storica barca a vela di 14 metri in legno costruita nel 1991 dal cantiere Carlini su progetto di Carlo Sciarelli. Per la prima volta in Europa, grazie al supporto operativo e logistico delle strutture e dei soci della Lega Navale, la barca attrezzata di sonographer ed ecocardiogramma wireless effettua controlli gratuiti in fa-



Il Dragon Boat.

vore di persone di età superiore ai 50 anni, considerati i soggetti più a rischio. La campagna ha terminato di recente la navigazione in Tirreno e si prepara ad approdare nei porti e nelle basi nautiche della LNI in mar Ionio, prima di risalire l'Adriatico e concludere questo tour annuale della prevenzione, dopo centinaia di miglia e di controlli effettuati, in un'altra capitale della vela, Trieste, nei giorni della 56ª Barcolana. Dalle coste della Sicilia orientale si appresta a mollare gli ormeggi la seconda edizione di una campagna di prevenzione della talassemia, gruppo di patologie di carattere ereditario che riguardano l'emoglobina, la proteina del sangue adibita al trasporto dell'ossigeno verso tutti i tessuti dell'organismo. Si tratta di «Vela & Salute»,



Luigia fo

Le «dragonesse» della Lega Navale di Falconara Marittima.

iniziativa che rientra tra le attività del 2024 del programma nazionale della Lega Navale Italiana «Mare di Legalità», che prevede l'impiego di tutte le imbarcazioni sequestrate alla criminalità organizzata e assegnate all'associazione per lo svolgimento di attività di pubblico interesse. Queste «barche della Legalità» ritrovano così una nuova vita nei valori della legalità, dell'inclusione sociale e della prevenzione sanitaria. La crociera socio-solidale è promossa dalle strutture periferiche della Sicilia orientale della Lega Navale Italiana e da ARNAS Garibaldi di Catania. La campagna coinvolge a livello organizzativo 14 Sezioni LNI siciliane, con la collaborazione operativa del Consorzio Siciliano di Riabilitazione e dell'Associazione 20 novembre 1989 Onlus, che si occupa di integrazione delle persone con disabilità e di sostegno alle famiglie, in una navigazione a staffetta su due rotte a partire dal prossimo maggio: la prima da Lipari verso Catania, toccando i porti di Milazzo, Messina, Riposto, Aci Trezza e Catania, e la seconda da Pozzallo verso Catania, con approdo nei porti di Marzamemi, Siracusa, Augusta e





Il vicepresidente LNI Luciano Magnanelli, il presidente di Cardioteam Foundation Marco Diena e la presidente della Lega Navale di Ostia Carola De Fazio in occasione della presentazione della campagna «Una vela per il cuore» nella Sezione lidense della LNI.

LEGA NAVALE ITALIANA

VELA & SALUTE
MARE SENZA BARRIERE

DA NORD & DA SUD PER UN MARE SENZA BARRIERE
La navigazione a vela solidale e di prevenzione sanitaria
14 maggio da Pozzallo e Lipari con arrivo 23 maggio a Catania

SECONDA EDIZIONE 2024

ARNAS GABIBDI
AZIENDA OSPEDALIERA DI RILIEVO NAZIONALE O DI ALTA SPECIALIZZAZIONE

GELA
POZZALLO
MARZAMEMI
SIRACUSA
AUGUSTA
CATANIA
RIPOSTO
MESSINA
MILAZZO
SANT'AGATA di
MILITELLO
PATTI
LIPARI
ACI TREZZA

CROCIERA SOCIO SOLIDALE LUNGO LA SICILIA ORIENTALE CON IMBARCAZIONI CONFISCATE ALLA DELINQUENZA E RINATE NELLA LEGA NAVALE ITALIANA CON VOCAZIONE DI LEGALITÀ, INCLUSIONE E ATTIVITÀ SOCIO-SOLIDALE

Logo dell'edizione 2024 di «Vela & Salute».



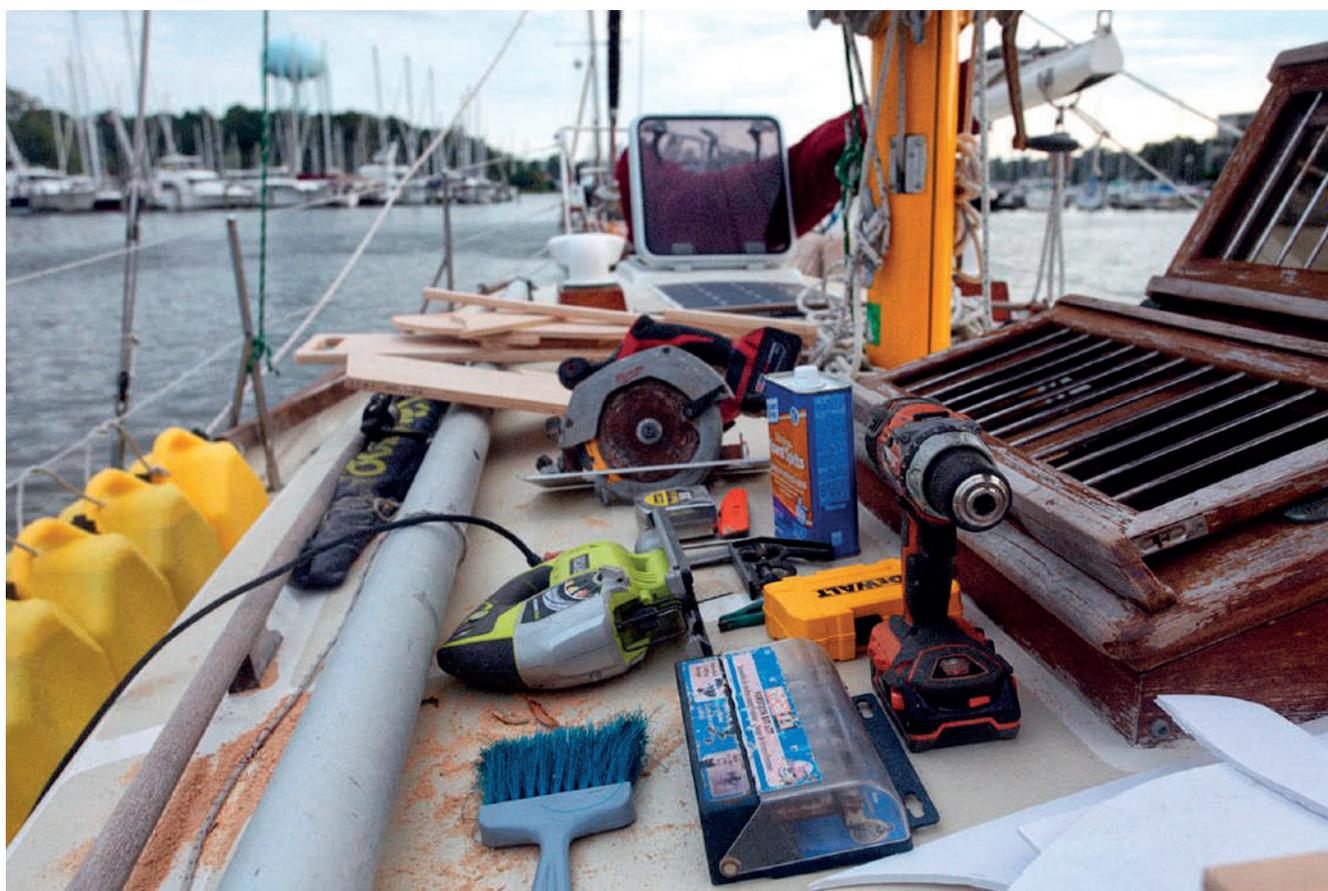


Jonia, una delle «barche della Legalità» in navigazione.

Catania. Prosegue lungo la costa adriatica, ma non solo, la collaborazione tra LNI e Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori (LILT), dopo l'ampio successo riscosso lo scorso giugno dal V Trofeo Nazionale LILT Dragon Boat a Falconara Marittima. Alla manifestazione, promossa dalla LILT Sezione di Ancona e dalla LNI Sezione di Falconara Marittima, hanno partecipato 17 equipaggi con 347 atlete provenienti da nove regioni italiane, unite per lanciare un messaggio di vita e di speranza a tutte le donne operate di tumore al seno. La pratica del Dragon Boat con finalità riabilitativa nasce nel 1996 da un'idea del medico sportivo statunitense Don McKenzie, che sperimentò come il movimento ritmico e ciclico della pagaiata costituisse una sorta di linfodrenaggio naturale favorendo la prevenzione del linfedema. Sono stati numerosi anche in questo caso gli enti che hanno sostenuto l'iniziativa, tra cui il personale del Dipartimento di Senologia dell'Azienda Ospedaliera Universitaria delle Marche, che ha promosso con il supporto organizzativo del Gruppo Amici per lo Sport uno screening senologico gratuito rivolto a più di 200 donne.



Uno degli esami cardiologici effettuati a bordo di Dulcinea, la barca di progetto di Cardioteam.



LA CASSETTA DEGLI ATTREZZI

Quelli che è meglio avere a bordo

di Maurizio Parisi

Nella cassetta degli attrezzi di bordo – quella di base – è ormai normale trovare anche un trapano avvitatore a batteria e non è un caso. I trapani di oggi, che hanno sostituito i vecchi e indistruttibili trapani a manovella, sono infatti molto diffusi e sono diventati una presenza sempre più divulgata.

Preferibili ovviamente quelli a batteria ricaricabile da 12 a 24 Volt ma la ricarica deve essere controllata per poterla attaccare quando si è in banchina, sempre se non si ha a bordo un inver-

ter che richiede tempo ma può risolvere, sempre a motore acceso, la vicenda.

Un trapano a bordo può risolvere molti problemi. Infatti, il trapano serve naturalmente per praticare fori nel legno, nel metallo nella vetroresina. Può essere necessario per sostituire una cerniera, un golfare o una galloccia, cose che al momento giusto possono creare qualche fastidio, tanto per non drammatizzare le cose. Il trapano deve avere un set di punte; sono consigliabili quelle HSS, che rappresentano un buon

compresso fra costo e qualità.

A proposito di punte, è utilissima anche la punta a tazza, che consente di praticare fori di una certa larghezza – a seconda della misura della punta – per far passare cavi o inserire interruttori e quant'altro.

Un trapano però può risolvere anche altri problemi. Come avvitatore, fa da cacciavite – con il suo kit inserti di punte da cacciavite – risparmiando tempo e fatica, ovviamente sempre se usato con discrezione. Le diverse velocità e il senso di rotazione variabile con cui un trapano può lavorare risolvono anche il pericolo di fare danni, se non si è abituati all'utilizzo dell'attrezzo. Fondamentale è poi l'accortezza di verificare le viti adatte, rigorosamente inox sia per legno sia per metallo. A proposito di inox, vale sempre la prova della calamita, che se è inox non attacca, altrimenti vuole dire ruggine a bordo.

Per inciso, i tecnici esperti consigliano di non aspettare il momento della necessità per utilizzare un attrezzo – sia esso il trapano o altro – ma di giocarci un po' quando si ha tempo per prendere quella dimestichezza che nei momenti di emergenza è difficile costruire. Non dimentichiamo poi che spesso e volentieri le istruzioni allegate – scritte sovente in termini incomprensibili – non aiutano molto in certi contesti.

Tornando al trapano, un selettore sul mandrino regola la frizione, quindi la potenza della rotazione, che deve essere adeguata alla vite su cui si sta operando. Il trapano può diventare con gli appositi dischi e i relativi supporti anche una levigatrice di un certo aiuto, mentre una fresa o una mola consentono di tagliare diversi tipi di laminati.

In commercio si possono trovare modelli di ogni prezzo e di ogni qualità. Anche in questo caso è consigliabile, se non si è professionisti



del fai-da-te, scegliere quello più adatto alle proprie capacità, il che vuole dire a volte quello meno complicato, meno accessorizzato, ma che fa il suo per quel che serve, ferma restando la qualità del prodotto. Insomma, è consigliabile averlo a bordo.

Sempre a proposito della cassetta degli attrezzi indispensabili, non si può invece fare a meno di quello che in barca è lo strumento principe, la leggendaria chiave n.13 con le altre sue colleghe dalla 8 alla 19 – una testa a stella e l'altra spaccata – e con una serie di chiavi spaccate di eguale misura, di ottimo acciaio. I numeri delle chiavi inglesi riguardano i millimetri, anche se in realtà gli anglosassoni usano le frazioni di pollice. Se capita quindi di leggere per esempio 3/8, vuol dire che la chiave è inglese (o americana) a pieno titolo.

C'è poi sempre un martello normale e possibilmente uno con la testa di gomma che aiuta a non fare danni ulteriori, mentre occorrono anche una buona batteria di cacciaviti, una chiave a rollino, un paio di pinze, di cui una a pappagallo. Un set di chiavi a brugola, le for-



bici da elettricista, nastro isolante, nastro auto-vulcanizzante e tubetti termorestringenti, oltre a un punteruolo, sono tutti attrezzi altrettanto necessari. Visto che ci siamo, anche un calibro e un metro avvolgibile possono tornare molto utili.

Ci sono ottime valigie già pronte ma i vecchi marinai per antica tradizione si scelgono da loro attrezzo per attrezzo e tendono a non cam-

biarli con facilità, il che non è assolutamente un caso.

È bene infine ricordare la dotazione di pezzi di rispetto, cioè di riserva come filtri gasolio, cinghie motore, fusibili, la girante, la guarnizione e il paracqua della pompa dell'acqua di raffreddamento dell'acqua di mare, e poi led eccetera. Non servono, certo, ma se servissero meglio averli.



Cinture di salvataggio autogonfiabili: la manutenzione

di Umberto Verna

Comprare un equipaggiamento, imbarcarlo e gestirlo in modo adeguato, farne la manutenzione, sono tre azioni safety! Azioni senza le quali gli equipaggiamenti di bordo è come se non ci fossero.

Ricordatevi sempre che «nessun equipaggiamento ti salva la vita se non lo sai usare» e, aggiungo, «manutenere».

Le cinture di salvataggio autogonfiabili si stanno diffondendo sulle nostre barche da diporto grazie al fatto che da molti anni, se sono ad attivazione automatica, possono per legge sostituire quelle a galleggiabilità intrinseca (le solite arancioni ingombranti); grazie al fatto che risultano meno ingombranti, non solo da stivare (molti le comprano solo per questo motivo) ma da indossare; grazie al fatto che essendoci la versione con cintura di sicurezza (quella che serve per evitare la caduta fuoribordo) diventano non solo equipaggiamento di emergenza ma anche di prevenzione.

Proprio per tutti questi vantaggi andrebbero indossate un po' più spesso, ma questo è un tema difficile che merita un altro articolo. La cosa certa è che questo prodotto ha aperto la strada al concetto di «dotazione personale», cioè entrare nella logica che anche se non ho la barca mi doto di una cintura di salvataggio personale, come facciamo per cerata e stivali, che scelgo io, curo io e mantengo io ma soprattutto decido io se e quando indossarla anche se a bordo il comandante non ritiene il caso di ordinarne l'uso. Cosa non da poco in un ambiente in cui l'abitu-



dine a indossare e far indossare certi equipaggiamenti è scarsa.

Oggi ci concentriamo, per chi ha già a bordo le cinture di salvataggio autogonfiabili, sul loro controllo e manutenzione. Non è la stessa cosa, sono due fasi differenti con scopi differenti.

La prima, il **controllo**, è una azione quasi quotidiana. Una verifica veloce che si fa quando si indossano e che va assolutamente fatta se non avete la vostra personale ma utilizzate quella fornita a bordo, esempio sulle barche a noleg-

gio o delle scuole nautiche. Parrà strano ma si cominciano a trovare a bordo anche di barche a noleggio o scuola nautica.

La **manutenzione** invece è una operazione di check più approfondito che può anche richiedere la sostituzione di parti che hanno una scadenza o si usurano. Le ditte produttrici possono fissarne la periodicità mettendo una etichetta sul prodotto con la data di revisione consigliata oppure può intervenire la legge imponendo come per le zattere una periodicità che varia da nazione a nazione, fa quindi fede la bandiera della barca su cui sono le zattere, gli EPIRB o le cinture di salvataggio.

Nel diportismo europeo non professionale questo obbligo di legge per le cinture di salvataggio per ora non c'è, e non c'è neanche l'intenzione di imporlo perché si tende a prediligere il fatto che, essendo cosa semplice e non complessa, l'utente prenda confidenza con l'oggetto facendosi da solo la manutenzione e non lo veda come un costo in più che ne disincentiva l'acquisto e quindi l'utilizzo, vero scopo da perseguire.

Nello spirito anglosassone «resta nella responsabilità del possessore» dotarsi e mantenere il proprio equipaggiamento.

La LNI, che è dalla parte del «diportista consapevole» e della massima diffusione della sicurezza a bordo oltre che della cultura di dotarsi di equipaggiamenti di emergenza anche non obbligatori, difende questo approccio responsabile di lasciar fare la manutenzione all'utente consigliando in caso di dubbi di inviarlo a

stazioni di revisioni autorizzate. Per questo è stato chiesto ad uno specialista di descrivere in questo articolo come controllare e mantenere la vostra cintura di salvataggio autogonfiabile e di rispondere ad eventuali vostre domande e curiosità.

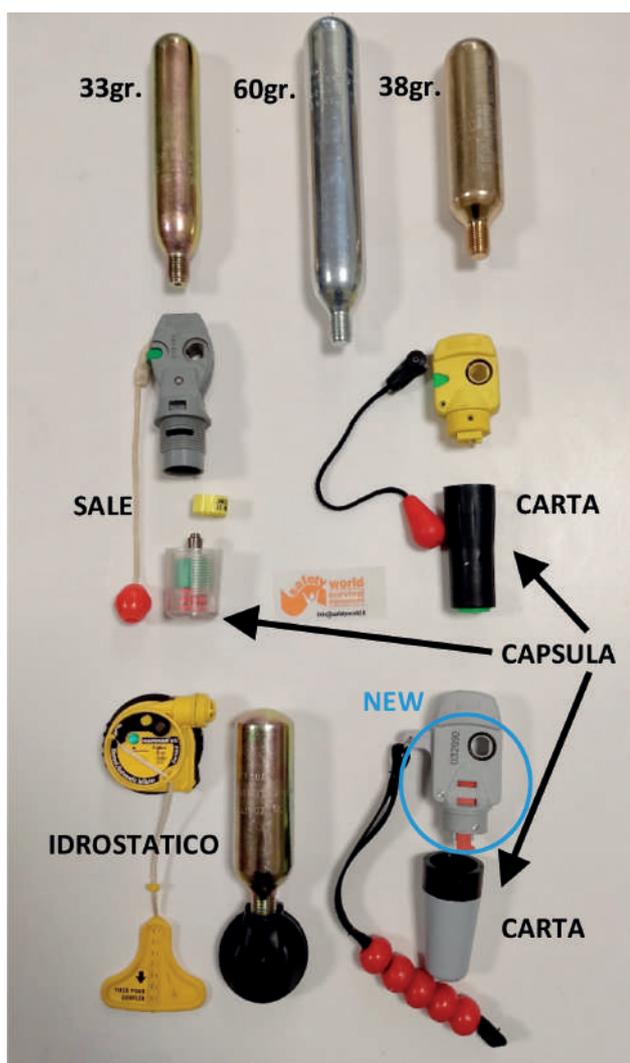
CONTROLLO

Quando vi consegnano a bordo una cintura di salvataggio autogonfiabile appoggiatela su un piano con la parte frontale verso di voi, cercate il cordino di attivazione e aprite il cover da quel lato. Se la chiusura è con il velcro sarà semplice, se invece c'è una cerniera dovete cercare il cursore e, facendolo scorrere all'indietro, raggiungere la valvola da cui parte il cordino di attivazione.

Mettete in mostra il blocco valvola e troverete anche la bombola, svitatela e controllate che non sia bucata sulla testa, dove agisce l'ago di attivazione. Se c'è un segno di incisione o ci sono tracce di ruggine va fatto un controllo più approfondito come spiegato più avanti per la manutenzione.

Prima di riposizionarla svitate la parte dell'attivazione automatica. Questo è anche il momento per capire di che tipo di attivazione si tratta: sale, carta, idrostatica.

Nel caso di attivazione idrostatica non vedrete la bombola ma solo una valvola rotonda gialla. Non potete fare altro che vedere se il marker sulla valvola è verde e leggere la data di scadenza.



Negli altri casi, al di sotto della valvola c'è una capsula trasparente se è a sale, nera o grigia se è a carta. Guardate semplicemente se c'è una parte verde, se c'è del rosso vuol dire che è stata usata ma avreste dovuto trovare anche la bombola bucata. Segnalo che è già successo di trovarle così su barche da noleggio dove qualcuno a cui si è gonfiata l'ha sgonfiata e ripiegata senza segnalarlo per non pagare il kit di ricambio. Ebbene sì, succede anche questo.

Per facilitare questo controllo esistono valvole con due finestrelle che risultano verdi o rosse a seconda che la bombola e la capsula siano OK. Questo evita di dover svitare e riavvitare la bombola. Per facilitare ancora di più questa importante fase del **controllo** alcune ditte mettono una finestra trasparente sul cover in corrispondenza della valvola, così l'utilizzatore può controllare il tutto senza aprire nemmeno il cover. Questo per dirvi quanto importante sia questo controllo quotidiano.

MANUTENZIONE

Questa operazione invece prevede non solo il controllo del meccanismo di gonfiaggio scritto sopra ma anche l'apertura di tutto il cover, l'apertura di tutta la camera ed il suo gonfiaggio.

Dopo aver levato bomboletta e capsula di sale o di carta (per idrostatico vedere più avanti) si deve effettuare il **gonfiaggio** dal tubo rosso utilizzando la pompa del canotto o della bicicletta al fine di distendere bene il tessuto, che stando piegato per lungo tempo potrebbe indebolirsi sulle pieghe, e controllare eventuali perdite che, su prodotti vecchi (oltre 8 anni), possono iniziare dalle saldature delle valvole di gonfiaggio perché di materiale differente rispetto al tessuto e quindi più soggette all'invecchiamento con il passare del tempo.

Lasciate gonfia la camera per almeno 24 ore; chiaramente se la gonfiate a mezzogiorno sotto il sole e la ricontrollate all'alba in pozzetto la troverete più sgonfia, come il tender alla mattina: è l'effetto dell'espansione dei gas, l'aria, in relazione alla temperatura. Un 3-5% di perdita di pressione è tollerabile.

Il tubo di gonfiaggio orale serve proprio perché se in mare di notte lo sentite più sgonfio potete riportarlo a pressione soffiando nel tubo o sgonfiandolo un po' a mezzogiorno se vi stringe.

L'**apertura del cover** se c'è il velcro è semplice ma importante perché il velcro con il passare dei mesi si irrigidisce e fa sempre più fatica ad aprirsi, figurarsi con gli anni. Se invece avete la chiusura del cover con la cerniera non abbiate timore ad aprirla sgranandola dall'apposito punto che riconoscete dal colore differente dei dentini; questo serve proprio a verificare la reale funzionalità. Prendete poi il cursore e portatelo da dove lo trovate sino all'estremità opposta, dove c'è il classico innesto delle cerniere.





Dopo 24 ore potete sgonfiare e richiudere. Lo **sgonfiaggio** va fatto dal tubo orale senza però usare punte stravaganti; generalmente i tappi neri sono dotati di apposita sporgenza utilizzando la quale non si rovina la valvola di ritenuta. Arrotondare la camera partendo dal lato opposto al tubo rosso oppure usare un'aspirapolvere. Sgonfiarlo bene bene per poterlo compattare dopo.

Se avete il libretto, seguite le istruzioni per il **ripiegamento** altrimenti, partendo dal lato di imbocco della cerniera o dal lato opposto al tubo di gonfiaggio orale, piegatelo a soffietto senza riusare le pieghe precedenti e infilatelo nel cover, procedendo passo passo con la richiusura della cerniera o del velcro.

Controllo bombola

Quando arrivate al meccanismo di attivazione (bombola, valvola, capsula) riavvitare la bombola dopo averla controllata su una bilancia non di precisione. Trovate peso netto e lordo incisi su di essa; essendo sotto pressione, se perde, perde tutti i grammi del netto: ve ne accorgete. Se la bombola non ha segni di ruggine e di incisione sul disco di chiusura, marcate data del controllo con un pennarello e riavvitatela sulla valvola controllando prima visivamente che la guarnizione interna non sia rotta. Stringete il giusto, non troppo; le guarnizioni sono morbide, servono a far tenuta senza stringere troppo (le stazioni di revisione usano delle chiavi dinamometrica per questo). Sulle valvole di cui abbiamo parlato prima, quelle con le finestrelle, il verde vi dice se è avvitata bene, non andate oltre.

Controllo capsula di attivazione automatica

Vi spieghiamo come fare per i tre meccanismi più diffusi:

- capsula nera o grigia (attivatore a carta). Leggere data scadenza e cambiarla se scaduta anche se l'unico rischio di usare una capsula scaduta è che ci sia un improvviso gonfiaggio involontario, non che non si attivi. Avvitare sino in fondo sulla parte inferiore della valvola, attenti che sono filetti di plastica, imboccatela con calma e se non si avvita bene fermatevi, non forzate;
- capsula trasparente (attivatore a sale). Svitandola avrete notato che nella capsula c'è una molla ed in testa alla molla c'era una pastiglia colorata che contiene il sale. Staccata questa pastiglia dalla molla leggere la scadenza e cambiarla se scaduta, se non la cambiate può dare un involontario gonfiaggio costringendovi poi a cambiare anche la bombola. Per rimontare il meccanismo inserire la nuova pastiglia colorata nel corpo valvola, non sulla molla della capsula come quando l'avete estratta. Trovate il verso giusto, le zigrinature laterali sono fatte apposta per non sbagliare, entra solo in un modo. Avvitare poi la capsula trasparente, attenti al filetto, che è di plastica; alla fine è dura perché state caricando la molla che attiverà la valvola allo scioglimento del sale in contatto con l'acqua. La capsula è avvitata bene se nella parte bassa trasparente compare un cerchio verde;

- valvola idrostatica. Qui è veramente un discorso a parte. La valvola idrostatica ha il vantaggio che non soffre l'umidità e quindi viene scelta da chi naviga su barche da regata in ruoli fuori dal pozzetto definiti «bagnati». Ha però lo svantaggio che la manutenzione richiederebbe un test di gonfiaggio prima di levare la valvola e uno dopo aver sostituito la valvola. Sì, perché se la valvola è scaduta lo leggete sulla valvola stessa; bisogna comprare un kit completo con dentro una chiavetta che serve per smontare la valvola, per separare la parte gialla dalla nera, come da istruzioni contenute nel kit. Non sto a tediare su questo. Smontata la valvola si sfilano la parte nera e la bombola dalla camera gonfiabile, si infila la nuova bombola con parte nera all'interno della camera e si rimonta la parte gialla come da istruzioni. Ci sono anche dei video in rete. Attenzione a non rovinare la guarnizione, per verificare di non averla rovinata si rifà il test di gonfiaggio dopo aver cambiato la valvola. La bombola, non potendola controllare perché nascosta nella camera, è sempre da sostituire perché bloccata sulla valvola con la loctite al fine di evitare che si sviti involontariamente.



Eccoci alla fine della manutenzione. Rimontata bomboletta e cartuccia o valvola, si finisce con **la chiusura del cover** prestando attenzione a tenere fuori la maniglia di attivazione manuale.

STANCHI? Alla fine, anche se non è obbligatorio, molti decidono comunque di affidarsi ad una stazione di revisione la cui mano d'opera può andare dai 15 ai 30 euro più eventuali parti di ricambio e costi di spedizione.

Per noi era importante spiegare a chi ha la propria cintura di salvataggio l'importanza della manutenzione mettendoli in grado di farla da soli affinché chi non l'ha ancora adottata come sua dotazione personale non rinunci a fornirsi di questo utile equipaggiamento personale per colpa dei costi di revisione.

LO SPECIALISTA RISPONDE

La bomboletta ha una scadenza?

Il gas contenuto nella bombola è CO₂ che non deperisce, la bombola è sigillata in ditta e sottopressione. Se ci fossero problemi perderebbe tutto il contenuto in grammi, tanto è vero che sulla bombola è inciso il peso lordo e il peso netto affinché chiunque possa controllarsi il buono stato della carica. Attualmente no, la bombola non ha una scadenza, anche se ultimamente da qualche parte si legge una data di scadenza. Certo se vedete segni di fioritura del metallo o ruggine cambiatela e tenete questa di scorta. In caso ci fosse un gonfiaggio in navigazione potrete così rigenerare la vostra cintura di salvataggio autogonfiabile.

Le bombolette sono ricaricabili?

No, per questioni di responsabilità del produttore e per evitare eventuali errori di ricarica o perdite sono sigillate in fabbrica e diventano usa e getta.

Da quanti grammi deve essere la bomboletta?

Il contenuto in grammi di CO₂ dipende dalla spinta di galleggiamento che ha la vostra cintura di salvataggio autogonfiabile. La spinta di galleggiamento si misura in Newton (N). In linea generale se ha una spinta dichiarata di 150 N avrete una bomboletta da 33 grammi, se la spinta dichiarata dal fabbricante della vostra cintura è 170-180 N avrete una bomboletta da 38 grammi, se invece avete

una cintura di salvataggio autogonfiabile da 270-300 N la bomboletta sarà da 60 grammi.

Comunque basta aprire il cover, cercare la bomboletta e leggere il peso netto inciso sopra.

Più Newton ci sono più siamo sicuri?

Domanda difficile che meriterebbe un articolo dedicato al concetto di spinta di galleggiamento e di cosa intendete per essere sicuri. Provo a riassumere: per stare a galla basta l'aria che abbiamo nei polmoni, mediamente 45 N (in piscina in costume se state in apnea state a galla ma se espirate tutta l'aria dai vostri polmoni andate a fondo). Inoltre ogni corpo, anche il nostro e i vestiti, immerso in acqua riceve una spinta, quella di Archimede. Più sei grosso e più massa d'acqua spostata ricevi. I Newton in più previsti per un «salva la gente» sono per tenere la persona caduta in acqua in una posizione corretta a faccia in su e la bocca fuori dall'acqua anche se svenuta. Sono tutti nella parte anteriore e quando galleggiamo sono fuori dall'acqua, opera morta. L'opera viva, la parte immersa, è di circa 45 N. Avere troppa opera morta davanti al viso può creare problemi per essere recuperati a bordo, per vedere la barca che torna a recuperarvi o per salire e stare su una zattera.

La normativa del diporto prevede le cinture da salvataggio da 100-150 N; purtroppo le lega alla distanza dalla costa come se la densità dell'acqua cambiasse a tot miglia, ma questa è un'altra storia.

Meglio ad attivazione manuale o automatica?

Chi mi conosce sa che il meglio non esiste, preferisco sempre parlare del più adatto a voi, al vostro utilizzo, alla vostra barca, al vostro equipaggio. Su barche bagnate (le derive o quelle da regata estrema in mare estremi, come vedete nei filmati del giro del mondo), su barche che scuffiano e dovete uscire da dentro (vedi mini transat o banalmente gli aerei), meglio ad attivazione manuale.

In altre situazioni più normali quelli ad attivazione automatica, oltre ad essere gli unici

che su barca battente bandiera italiana possono sostituire quelli obbligatori a galleggiabilità intrinseca, garantiscono che anche se non sei in grado di tirare il cordino per attivarli si apriranno. Richiedono però una maggiore manutenzione e maggiori costi di gestione. Se non fai manutenzione rischi non che non si aprano ma che si gonfino involontariamente quando meno te lo aspetti.

Quelli manuali hanno meno costi di manutenzione, sono più semplici ma richiedono che tu sia sempre in grado di attivarlo tirando il cordino come ti fanno vedere in aereo.

Quale è il meccanismo di attivazione automatico migliore?

Meglio parlare di più adatto al tipo di uso che fate della cintura di salvataggio autogonfiabile, per tenerlo nel sacchetto e nello stipetto come spesso scopro a bordo di molte barche uno vale l'altro... senza offese! Sconforto a parte il mio consiglio e metodo per scegliere è individuare per ogni cosa i limiti, che non sono necessariamente difetti, i pregi ve li dice il fabbricante o il venditore. La attivazione con pastiglia di sale sta progressivamente sparendo perché è più sensibile di altri all'umidità; se si fa una buona manutenzione e non lo si lascia nel sacchetto in una barca umida non è poi così sensibile. L'attivazione con pastiglia di carta richiede un cambio ogni 2-3 anni, quella idrostatica ogni 5 anni ma ha il limite che costa molto di più il kit perché occorre cambiare sempre tutto il corpo valvola e la bomboletta. Altro limite della attivazione idrostatica è che gli altri due sistemi si possono mettere in solo manuale non rimontando la capsula se per esempio fate il prodire su una "barca bagnata" mentre quello idrostatico no.

La revisione deve farla un laboratorio specializzato?

Sarebbe un freno alla diffusione di un prodotto che per ora il diportista acquista volontariamente, non perché obbligatorio. Attualmente in Europa per il diportismo non professionale non è obbligatorio fare la revisione

e quindi neanche farla fare ad un «centro autorizzato», esistono centri specializzati che fanno corsi a pagamento presso le aziende produttrici a cui conviene ogni tanto mandare il prodotto a fare un test di verifica che consiste nel fare test di pressione e nel sostituire guarnizioni e parti usurate o scadute usando materiali tarati e originali.

Ricordate invece che è nella vostra responsabilità fare un controllo quando lo indossate e la manutenzione ogni tanto, prima della stagione estiva e a fine stagione sarebbe l'ideale.

Si possono trasportare in aereo?

Ci sono già in aereo! Scherzo, certo che sì, però... C'è una norma IATA (International Air Transport Association) che prevede se ne possa trasportare una con due kit di ricarica, però spesso il controllo in ingresso non lo sa o il comandante, che da comandante decide per sé e per il suo equipaggio, potrebbe non accettarli a bordo. Nel bagaglio in stiva vengono invece quasi sempre accettati. Invito comunque a segnalarmi eventuali casi in cui vi hanno fatto storie.

La luce e la spray hood sono obbligatorie?

In Italia no, sono obbligatorie sulle barche da regata che fanno regate di categoria 0-1-2-3, alture e costiere. Sicuramente una luce non necessariamente strobo ma lampeggiante è utile per chi naviga anche di notte e ce ne sono vari modelli da inserire nella cintura di salvataggio. Discorso a parte per la capottina anti spray. Come spesso accade un conto è l'aspetto concettuale un conto è quello pratico. Concettualmente è un accessorio intelligente e necessario in condizioni di vento e mare tali da formare al pelo dell'acqua quello spray che respirato condensa poi nei polmoni, sono state trovate persone affogate, con i polmoni pieni d'acqua, nonostante indossassero la cintura di salvataggio. Purtroppo all'atto pratico, durante i molti test che faccio per capire e conoscere i limiti di ogni prodotto, i pregi te li dice il venditore, i limiti devi scoprirli tu; si è appurato che stare sotto

un telino di plastica che in breve si appanna dovendo far condensare l'acqua nebulizzata prima di respirarla e che il vento ti schiaccia sulla faccia non è assolutamente piacevole e utile. Non vedi nulla, neanche la tua barca che ti cerca e ti senti soffocare.

Più costa più è buono?

Qui può rispondere anche il «casalingo di Monza», per non citare sempre e solo la casalinga di Voghera. Dovrebbe essere così, sarebbe facile se fosse così ma ormai sappiamo che il parametro del costo non è più garanzia di qualità e tanto meno di sicurezza. Come per ogni cosa ora abbiamo un budget e in base a quello cerchiamo casa, macchina e anche vestiti. Se poi troviamo l'offerta scontata compriamo meglio ma attenti alle scadenze e alle ragioni per cui è in offerta.

Cercate quello più adatto a voi, al vostro modo di andare in barca, alla vostra barca e alla attività che fate. Certo per farlo dovrete diventare più curiosi e tecnici verso questi prodotti. Rivolgervi a specialisti serve a questo, articoli come questi servono a questo, l'informazione e la formazione aiutano a scegliere consapevolmente. Certo, c'è anche tanta disinformazione e le leggi spesso, non seguendo lo sviluppo tecnologico, non bastano e a volte restano indietro e frenano.

SPINTA DI GALLEGGIAMENTO

In acqua il nostro peso conta poco, conta molto di più un altro parametro che è la «spinta di galleggiamento», conosciuta anche come spinta di Archimede. Ogni corpo immerso in acqua sposta il liquido per starci dentro e riceve una spinta pari al peso equivalente dell'acqua spostata.

Questa spinta si misura in Newton (N), non in chilogrammi e per conoscerla si usa una vasca, si immerge l'oggetto di cui si vuole conoscere la spinta di galleggiamento e si attacca ad esso una massa tarata. Ora ci sono dei programmi che predicono la massa spostata e danno la spinta in Newton.

Ognuno di noi sta più o meno a galla in base alla sua «stazza» (uno magro come uno stecchino affonda di più di uno grasso e tondo) e in base all'aria che ha nei polmoni. Infatti se in costume in piscina espirate totalmente andate piano piano verso il fondo.

Si calcola che bastino 50N-70N per tenere a galla una persona. Perché la legge ne chiede 100N o 150N?

I Newton in più rispetto ai 50-70 di cui sopra (parte arancione in figura) servono per garantire la posizione corretta a faccia in su della persona in acqua anche se svenuta. Esistono anche cinture di salvataggio da 270 o 300 N per garantire il raddrizzamento a faccia in su anche a chi indossasse vestiti che ingabbiando tanta aria destabilizzano e rendono difficile il raddrizzamento a faccia in su di una persona caduta in mare svenuta. Allora stiamo a galla anche senza cintura di salvataggio?

Certo, anche se vestiti e con gli stivali state a galla purché manteniate l'aria nei polmoni ma piano piano, soprattutto per l'ipotermia, comincerete ad affaticarvi e a respirare sempre peggio espirando più aria di quella che ispirate, se poi urlate per richiamare l'attenzione svuotate i polmoni. Se vi muovete e vi agitate disperdete ancora più calore, i vestiti vi fanno da ancora galleggiante, vi affaticate e andate prima in ipotermia. Ricordate che il nostro corpo è a 36,7 gradi, l'acqua del mare



Ogni oggetto che galleggia ha un'opera viva (gialla) e un'opera morta (arancio). Circa 50N bastano a farci galleggiare, i Newton in più rimangono generalmente fuori dall'acqua ma serviranno per raddrizzare la persona che cadesse in acqua a faccia in giù e per tenerle la testa fuori dall'acqua se svenisse essendo posizionati intorno al collo.



per quanto calda è al 22-23 gradi: 13-14 gradi di delta termico.

La spinta di galleggiamento dataci dalla cintura di salvataggio ci permette di tenere la testa e la bocca fuori dall'acqua ma soprattutto di stare fermi e andare più tardi in ipotermia.

La cintura di salvataggio e un equipaggiamento di sopravvivenza proprio perché permette al nostro metabolismo di farci sopravvivere più a lungo risparmiando energie stando fermi in posizione fetale.

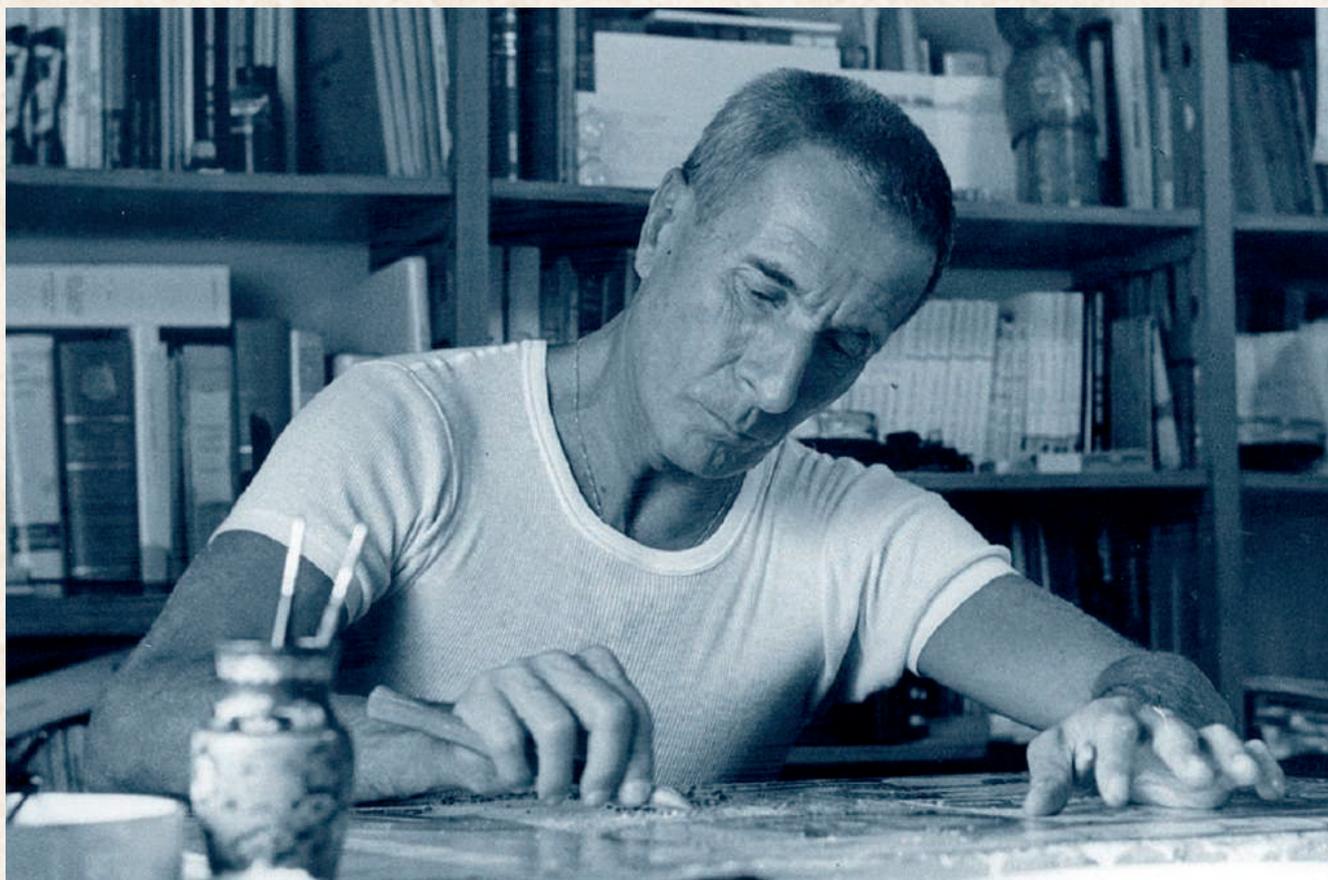
La vedetta

di Dino Buzzati

È il 1941 e Dino Buzzati è inviato di guerra per il Corriere della Sera. Imbarcato in Mediterraneo e in Mar Rosso, non può ovviamente dare indicazioni specifiche nelle sue corrispondenze di guerra, che però restano prove di un grande scrittore, oltre che di un magistrale giornalista. Nella corrispondenza che segue c'è però il Buzzati più classico, quello delle notti difficili e dei fantasmi tartari della Fortezza Bastiani, mentre prova e descrive cosa vuol dire essere vedetta in un mare di guerra. C'è in questo tutto il mondo di Buzzati, la sua scrittura che racconta cose misteriose, invisibili.

«Se ne è andato così alla Buzzati che alla Buzzati potrebbe anche tornare», scriverà non a caso, il giorno dopo la sua morte, Indro Montanelli sulle colonne del «Corriere della Sera». «Con Buzzati se ne va la voce del silenzio, se ne vanno le fate, le streghe, gli gnomi, i presagi, i fantasmi. Se ne va, dalla vita, il Mistero. E che ci resta?».

Le sue corrispondenze di guerra per il Corriere della Sera sono raccolte nel libro «Il buttafuoco», edito da Mondadori nel 1992.



Sono un marinaio: vedetta antisilurante dell'incrociatore che naviga. Mi riparo dal vento con un pesantissimo cappottone d'orbace, passamontagna, guanti di lana. Me ne sto su uno dei ripiani dell'albero prodiero, non molto in alto perché gli sguardi possano corre sulle acque di striscio; è questa la condizione migliore per riconoscere le insidie provenienti dal mare. Sul bordo del parapetto di lamiera c'è un settore graduato e su questo, fissato a un perno, un binocolo attraverso il quale io guardo. Il mio binocolo può girare, in senso orizzontale, per un angolo di 70 gradi.

Alla mia destra c'è un'altra vedetta che esamina il settore più infido, quello di prora, da cui più grande è il pericolo: perciò il suo lavoro, quantitativamente è minore, appena 35 gradi di orizzonte. Alla mia sinistra c'è una terza vedetta che esplora il mare a partire dal centro fino a poppa estrema, la zona meno preoccupante, 95 gradi di settore. Metà dell'orizzonte viene così da noi tre tenuta costantemente d'occhio. Dall'altra parte, a dritta, altre tre vedette controllano i 180 gradi rimanenti.

Ai limiti di ciascun settore gli sguardi dei binocoli adiacenti si sovrappongono, per un angolo di 5 gradi, affinché non rimanga, per così dire, una sottile striscia di separazione sottratta a noi sentinelle. Tre e tre vedette antisiluranti, dodici occhi fissi sull'inquieto deserto marino, sopra e sotto noi, sulle coffe di prora e di poppa, sulla controplancia, sulla plancia segnali, molti altri marinai stanno vigilando. Non c'è porzione di mare o di cielo su cui non battano sguardi.

Sono montato di guardia alle sette, alle otto un compagno verrà a rilevarmi. Per un'ora io vivrò in compagnia del mio pezzo di mare, e posso dire di conoscerlo bene! Esso pare sempre lo stesso e immobile: mentre in realtà fugge dinanzi a me con la velocità di 20 miglia all'ora, È di colore grigio con rare strisce di schiuma (essendo oggi mediocre il vento) e oscilla su e giù in corrispondenza del rollio. All'orizzonte ultimo, le onde, viste di profilo, hanno l'apparenza di gibbosità che salgono e scendono, non tondeggianti, scabre, incredibili a vedersi. (E laggiù – fenomeno che non sono riuscito a spiegare – sia levante, nord, occidente, meridione, a qualsiasi ora della giornata, c'è una luce speciale, meravigliosa, quale vediamo nei sogni; si

direbbe che laggiù il mare sia molto più bello di qui, ivi regni una eterna beatitudine, mai violata dal genere umano, che quello sia il mare degli antichissimi miti, dove mai potremo arrivare).

Benché non abbia il coraggio di confessarlo a nessuno, da che faccio la vedetta ho l'impressione che nel «mio» tratto di orizzonte si nasconda – non riesco a spiegarmi meglio – un essere invisibile e maligno, complice del nemico. Come se il mare, di solito assolutamente imparziale tra i combattenti, fosse in quest'ora ostile a noi decisamente; e le onde che gorgogliano attorno allo scafo, pur facendo finta di niente, smaniano alla voglia di penetrarvi dentro e provocare rovina. Tale essere ci accompagna nel viaggio e sta costantemente all'erta per approfittare di una mia distrazione, cercando di indovinare il mio pensiero, se io tra un attimo ruoterò il binocolo a destra o a sinistra o lo terrò fermo per qualche istante, se solleverò la testa per togliere una macchiolina di nafta dall'oculare, o invece non mi curerò di pulirlo. La cosa, a pensarci, risulta assurda; eppure io sospetto che se lui riuscisse a giocarmi, nell'istante medesimo un periscopio affiorerà dal pelo dell'acqua, o uno scafo da guerra comparirà nel tratto di orizzonte che i miei occhi hanno appena abbandonato.

Solitamente comincio da una estremità e adagio adagio procedo verso la parte opposta, fino al limite del settore; poi torno indietro con uguale lentezza e così in continuazione. Ogni tanto però, quando sono arrivato a metà, mi prende il dubbio che quell'essere furbo e malevolo stia spiando i miei movimenti; e calcolando ciò che farò, faccia sbucare l'insidia verso destra, ad esempio, dove i miei sguardi – se non cambiasse ritmo di osservazione – torneranno solo dopo un certo intervallo. Allora inverto di colpo il movimento, torno rapidamente indietro, per sorprenderlo. E invece non trovo niente.

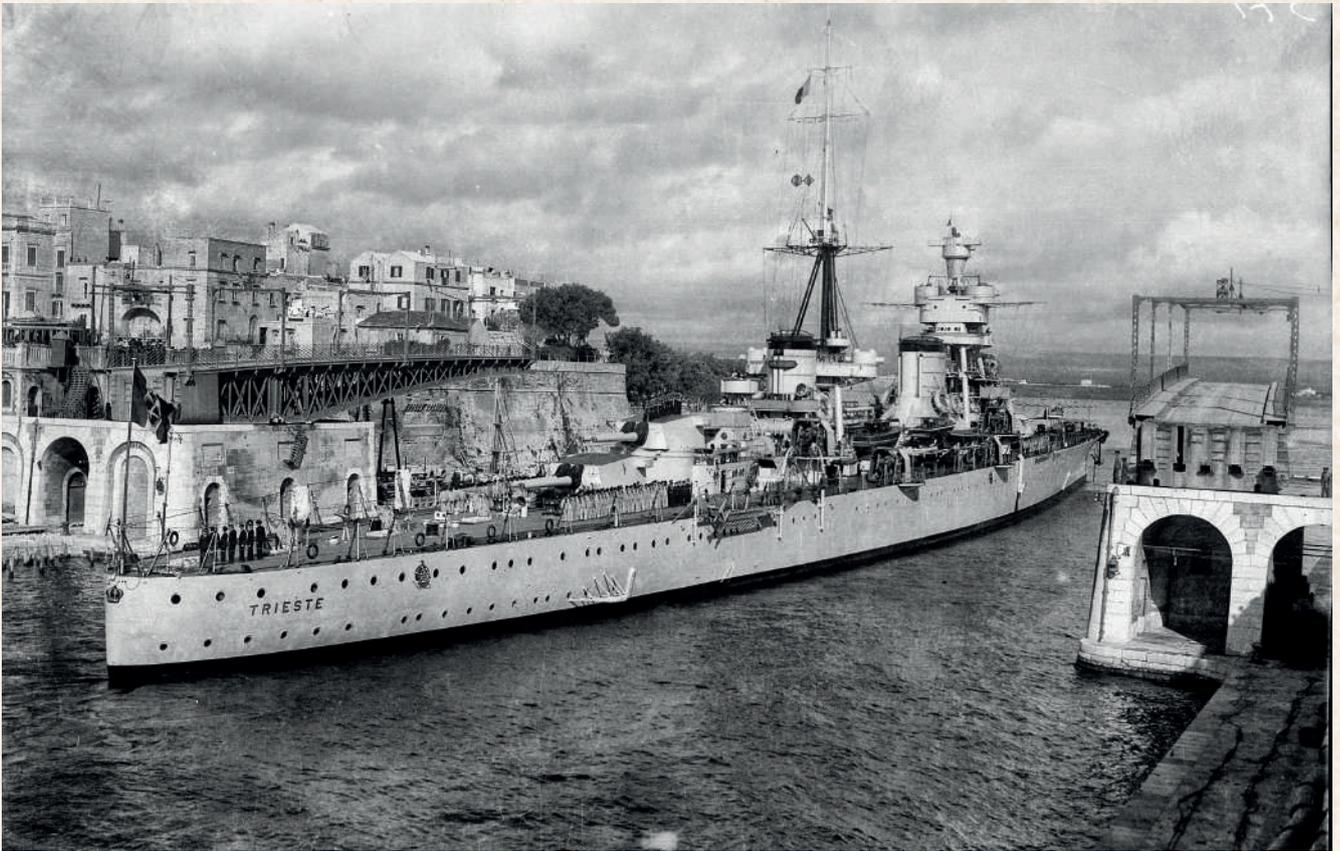
Spesso il mio tratto di mare è attraversato da una scia bianca, a noi parallela: la scia di un cacciatorpediniere di scorta. Man mano che io sposto il binocolo verso destra, questa scia si fa più larga e schiumosa, finché a un tratto nella visuale entra di colpo la poppa del bastimento, la quale ogni volta, così concreta e nitida, in quella instabile distesa di acque, mi fa una strana impressione, come fosse una inquietante sorpresa; e non c'è verso che io mi abitui. Forse ciò dipen-



de da un fatto: la mia attenzione è così tesa che ogni oggetto estraneo, anche se noto e previsto, il quale rompa d'un tratto la solitudine del mare, provoca una specie di frattura e mi conturba. Così come quando si trasale perché uno ha sparato un colpo, anche se si sapeva che in quel momento sarebbe successo lo sparo.

Io penso che l'essere nemico e maligno, a cui prima accennavo, faccia molto assegnamento su tali scie e sulle strisce di schiuma in genere, per trarmi in errore. Non ho mai visto, in navigazione, affiorare il periscopio di un sommergibile; dicono che è molto difficile distinguere l'estremità del tubo che emerge dalle onde, ma in compenso si scorge relativamente bene, sulla superficie, la traccia da esso lasciata. Orbene, nei giorni che le onde sono tutte frangiate di bianco, io ho la sensazione che lui ne goda, risultandone un considerevole vantaggio nei miei confronti; a tal punto è arrivata la sorda lotta tra di noi. Come infatti distinguere la minuscola scia di un periscopio nella miriade di ciuffetti bianchi? E nei giorni di mare calmo chi mi dice che essa non si possa confondere, in prospettiva, con il candido ribollito lasciato dal caccia di scorta? Non solo: spesso, se si naviga in formazione, là dove si incontrano le scie, ormai quasi spente e invisibili, di due navi, il mare d'improvviso si increspa, per una lunghezza di diversi metri con piccole onde ambigue. Ma è poi l'effetto di due scie che si incontrano? Non potrebbe essere il sintomo di una presenza nemica?

Dal mare stesso traggo così alcune inquietitudini e insieme apprendo astuzie sottili; quanto più «lui» si sforza di eludermi, tanto più acuto e ostinato divengo. Oh, non è la cosa più facile e placida di questo mondo far la vedetta su una nave in tempo di guerra. Quando penso che la vita dell'incrociatore e di oltre mille compagni può dipendere dai miei due occhi, dai miei occhi soltanto, mi viene una sorta di affanno, come alle porte di un esame quando non si è studiato. Poi considero che in fin dei conti ci metto tutto l'impegno, e allora mi tranquillizzo un po'. Nel frattempo la luce



L'incrociatore pesante Trieste prima della mimetizzazione del 1942. Fu tra le navi grigie su cui Dino Buzzati fu cronista di guerra. (Fototeca Archivio Ufficio Storico Marina Militare)

del giorno è calata parecchio; il sole è nascosto da una cortina di nubi, ma è probabile stia per tuffarsi nel mare.

Ecco l'ora che «lui» predilige per architettare i suoi inganni. All'orizzonte, venuto meno il sole, «lui» non può più, con i giochi di rifrazione, costruire vuote parvenze, non può trasformare le onde in isolotti marmorei o una torpediniera lontana in un mostruoso castello. Ma in compenso ora vagano i fantasmi del crepuscolo, suggerendomi con insistenza stolte illusioni, le onde perdono il contorno e si confondono in una unica massa irrequieta, pervasa da una sottile eccitazione animalesca, perfino il fedele caccia di scorta mutasi in un'ombra indecisa e alquanto spettrale.

Forse il mare che noi navighiamo è davvero vuoto e innocente, non ci sono nemici in agguato, le mie sono fantasie da bambino sciocco, nessun essere maligno e invisibile mi sorveglia per sorprendermi in un momento d'oblio. Eppure avrò pace soltanto quando il mio compagno mi avrà rilevato. Prima che sia finito il mio turno, sarà intanto venuta la notte, tutto scomparirà dietro un cupo sipario, il mare avrà assunto colore nero.

Nero fin che si voglia, qualche cosa i miei occhi riusciranno a vedere lo stesso. A poco a poco mi abituerò al buio, distinguerò il caccia di scorta, vedrò la sua scia bianca, perfino la cresta delle singole onde. «Lui» avrà un bel tentarmi con allucinazioni, facendo apparire navi che non esistono, lumini e luci che mai furono accesi. Avrà un bello sperare nella mia stanchezza, affinché io veda quello che non c'è e non veda poi quello che bisognerebbe vedere. Tra poco la mia ora di guardia sarà terminata. Il mare ritornerà a essere il solito mare, e «lui» sarà d'incanto scomparso, dissolto nelle tenebre, mai esistito. Cosicché, cedendo il posto al compagno, non avrò neppure bisogno di metterlo sull'avviso.

Diario di bordo della Lega Navale Italiana

gennaio-aprile 2024

di Michele Valente

5 febbraio - Educazione civica marittima: consolidata la collaborazione tra Lega Navale Italiana e Ministero dell'Istruzione e del Merito con il concorso scolastico «L'Italia e il mare»

La collaborazione tra Lega Navale Italiana e Ministero dell'Istruzione e del Merito si consolida con una serie di iniziative di formazione sull'educazione civica marittima. Tra le iniziative promosse per l'anno scolastico 2023-24, il concorso scolastico nazionale «L'Italia e il mare», rivolto agli alunni delle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado, ha consentito a decine di alunni in tutta Italia di approfondire il tema secondo un approccio mul-

tidisciplinare, orientato ai molteplici legami storici, culturali, economici e sociali esistenti fra lo sviluppo del Paese e il mare attraverso degli elaborati testuali, artistici e multimediali. Gli studenti vincitori nelle diverse categorie del concorso potranno partecipare quest'estate ad un corso di vela presso una delle 80 basi nautiche o uno dei quattro Centri Nautici Nazionali della LNI.

8 marzo - «Navaliste da sempre», la campagna della LNI per la Giornata della donna

La Lega Navale Italiana ha celebrato l'8 marzo, *Giornata internazionale dei diritti delle donne*, con una campagna nazionale dedicata alle oltre 15000 socie che ogni giorno si impegnano al servizio dell'associazione, consapevoli della lunga rotta ancora da percorrere per la parità di genere e per l'eliminazione di ogni forma di discriminazione e violenza. In un video realizzato dalla Presidenza Nazionale, tre *navaliste* d'eccezione hanno raccontato la loro esperienza di socie della Lega Navale Italiana: Ginevra Caracciolo, atleta della Lega Navale Napoli e giovane promessa della vela italiana, Carola De Fazio, atleta, consigliere nazionale e presidente Sezione Lido di Ostia e Federica Manoli, istruttrice, per nove anni presidente della Lega Navale di Milano e attuale delegata regionale della Lom-





bardia. Negli ultimi tre anni, il numero di socie della Lega Navale Italiana è decisamente aumentato e si attesta a dicembre 2023 a 15809. La LNI, fin dal primo Statuto del 1899, riconosce pari diritti e opportunità di partecipazione alle socie nella vita associativa. Tra le iniziative promosse nell'ambito della campagna nazionale di quest'anno, il convegno «Donne a gonfie vele», organizzato dalla Lega Navale di Riposto, ha visto la partecipazione di autorità nazionali e locali, tra cui il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci.

19 marzo - Prima riunione del Consiglio Direttivo Nazionale in carica per il triennio 2024-26

Il 19 marzo a Roma si è riunito il Consiglio Direttivo Nazionale (CDN) della Lega Navale Italiana in carica per il triennio 2024-26. I membri del CDN hanno discusso e approvato all'unanimità la Relazione del Presidente Nazionale, l'ammiraglio Donato Marzano e le sue direttive d'azione per il triennio 2024-26 insieme al Piano integrato delle Attività ed Organizzazione e al Bilancio preventivo 2024, illustrati dal Direttore Generale, contrammiraglio Marco Predieri. Nella Relazione del Presidente Marzano, sono stati presentati anche i principali progetti in itinere e futuri, con un'attenzione sempre maggiore a proiettare la missione e i valori della Lega Navale Italiana verso i giovani e rafforzare l'operato nell'ambito dell'inclusione sociale e della protezione ambientale. Il nuovo Consiglio Direttivo Nazionale, è costituito dal Presidente Nazionale, l'ammiraglio Donato Marzano,

dal Vicepresidente Nazionale, l'ammiraglio Luciano Magnanelli, entrambi al secondo mandato, da un rappresentante del Ministero della Difesa, il Capitano di Vascello Giuseppe Cannatà, da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il dottor Domenico Romànò e da sei rappresentanti delle strutture periferiche della LNI: Massimo Comelato, presidente della Sezione di Venezia, Carolina De Fazio, presidente della Sezione Lido di Ostia, Marco Mazzucchelli, presidente della Sezione di Santa Margherita, Flavio

Musulino, presidente della Sezione di Taranto, Giuseppe Tisci, consigliere della Sezione di Palermo e Adele Mattioli, consigliere della Sezione di San Benedetto del Tronto.

20 marzo - Lega Navale Italiana - Save the Children insieme per l'avvicinamento al mare di bambini e ragazzi provenienti da contesti sociali difficili

Lega Navale Italiana e Save the Children Italia hanno siglato lo scorso 20 marzo, nella sede della Lega Navale di Ostia, un accordo di collaborazione per l'avvicinamento al mare e agli sport nautici di bambini e adolescenti supportati dall'Organizzazione internazionale. Il progetto coinvolge i minori dei Punti Luce di Save the Children, spazi ad alta densità educativa attivi dal 2014 che sorgono nei quartieri e nelle periferie maggiormente svantaggiati del-



le città italiane. Grazie a questa collaborazione, a partire dal mese di maggio, centinaia di bambine e bambini, ragazze e ragazzi, avranno l'opportunità di frequentare a titolo gratuito le attività sportive e di formazione nautica nelle scuole di vela, canoa e canottaggio delle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana di Napoli, Genova Sestri, Palermo, Bari, Brindisi, Locri, Praia a Mare-Tortora, Ancona, Venezia e Ostia. Le sedi e gli istruttori della LNI collaboreranno con gli educatori dei Punti Luce di Save the Children di Napoli, nel quartiere di Sanità, Genova, Palermo nel quartiere dello Zen, Bari, Brindisi, San Luca, Platì, Scalea, Ancona, Marghera e Roma nel quartiere di Ostia.

25 marzo - Avviate alla Spezia le attività della prima scuola di vela Hansa 303 nata dalla sinergia tra Lega Navale Italiana e Marina Militare

È stata presentata alla Spezia la prima scuola di vela rivolta a persone con disabilità fisica, intellettiva e psichica, risultato di un accordo



attuativo di collaborazione tra Marina Militare, Comando Interregionale Marittimo Nord, e Lega Navale Italiana, Sezione della Spezia. La forza armata e l'associazione si impegnano a collaborare per la promozione degli sport acquatici a carattere marinaro a favore di persone con disabilità, organizzate in gruppi, coinvolgendo anche associazioni di tutela delle categorie protette. La scuola di vela propone dei corsi di formazione nautica per persone di età superiore ai 14 anni, con disabilità fisica, intellettiva e psichica. I corsi verranno svolti a bordo delle Hansa 303, imbarcazioni, particolarmente adatte per consentire a tutti di avvicinarsi al mare e alla vela senza barriere. Le Hansa, infatti, sono un tipo di deriva estremamente stabile e maneggevole, che si caratterizza per le vele colorate ed è in grado di assicurare massima libertà e sicurezza nella pratica dello sport velico e nel contatto con l'acqua.

8 aprile - Marevivo e Lega Navale Italiana insieme per la protezione del mare e delle acque interne

Lega Navale Italiana e Marevivo hanno siglato lo scorso 8 aprile a Roma, presso la sede della Fondazione ambientalista sul Tevere, un accordo di collaborazione nazionale per la salvaguardia del mare e delle acque interne. L'accordo mira a sensibilizzare i cittadini, con particolare attenzione agli studenti e ai giovani, sui temi della tutela degli ambienti marini, lacustri e fluviali e sulla prote-



zione delle specie protette, anche attraverso attività di monitoraggio e raccolta dati con università ed enti di ricerca. Tra gli obiettivi della collaborazione, la realizzazione di pubblicazioni divulgative congiunte sui temi della cultura del mare e della protezione ambientale e un rafforzamento delle sinergie sul territorio tra le Delegazioni di Marevivo e le Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana. Le parti sosterranno reciprocamente due importanti campagne: «Only One» di Marevivo e «Mare di Legalità» della Lega Navale Italiana.

11 aprile - Giornata nazionale del mare e della cultura marinara, oltre 60 le iniziative della LNI in tutta Italia

In occasione dell'11 aprile, *Giornata nazionale del mare e della cultura marinara*, la Lega Navale Italiana ha organizzato oltre 60 iniziative in tutta Italia, aperte ai soci e al pubblico, in collaborazione con la Marina Militare, le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, le scuole, le associazioni e le istituzioni locali. In linea con la missione e i valori della Lega Navale Italiana, questa Giornata ha l'obiettivo di mettere il mare al centro dell'attenzione della popolazione generale ed in particolare dei giovani, avvicinandoli alla cultura e alle attività che in mare svolgono. Un'occasione per riflettere sul ruolo del mare, risorsa naturale di primario valore culturale, sociale, sportivo, scientifico ed economico in un Paese a vocazione marittima come l'Italia.

22 aprile - Aperte le iscrizioni ai corsi estivi dei Centri Nautici Nazionali della LNI

La Lega Navale Italiana ha aperto il 22 aprile le iscrizioni ai corsi estivi di vela, canoa e canottaggio nei Centri Nautici Nazionali di Belluno (Lago di Santa Croce), Ferrara (Lago delle Nazioni), Sabaudia (Lago di Paola) e Taranto (Mar Grande). In linea con la missione istitu-

zionale della Lega Navale Italiana di avvicinare i giovani al mare e alle acque interne, le attività nei Centri Nautici Nazionali sono strutturate per orientare gli allievi alla pratica degli sport nautici e alla formazione nautica, in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente. Da giugno a settembre, centinaia di giovani tra gli 8 e i 18 anni avranno l'opportunità di vivere dieci giorni di formazione sportiva e marittima e di educazione ambientale per imparare a conoscere e rispettare la fauna e flora locale. Un'esperienza all'insegna del divertimento e della socialità per gli allievi che, insieme ai propri compagni di corso, saranno immersi nella natura e seguiti con passione e professionalità dagli istruttori e dallo staff dei Centri Nautici Nazionali della Lega Navale Italiana, in collaborazione con la Marina Militare e le federazioni sportive.



La Lega Navale Italiana al Premio giornalistico- letterario Carlo Marincovich

di Marina Pagano



Il 18 aprile, presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare «Caio Duilio» a Roma, si è tenuta la cerimonia di consegna dei cimeli ai vincitori della XV edizione del *Premio giornalistico-letterario Carlo Marincovich*.

Il Premio nasce nell'aprile 2009 per ricordare la passione e la competenza con cui per quasi cinquanta anni Carlo Marincovich, scomparso il 18 novembre 2008, ha scritto di mare, di regate e di motori, divulgandone la cultura sulle maggiori testate specializzate e sul quotidiano *la Repubblica*. Nel suo intervento di benvenuto, la presidente della giuria, Patrizia Melani Marincovich, ringraziando la Lega Navale Italia-

na e tutte le istituzioni intervenute, ha voluto ricordare la figura di Giancarlo Lodigiani, appassionato uomo di mare e presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE), recentemente scomparso.

Sezione narrativa

Nella sezione riservata alla narrativa, il primo premio è andato quest'anno a *Comandante*, di Edoardo De Angelis e Sandro Veronesi, edito da Bompiani. Insieme a Matteo Plazzi del Team Luna Rossa, l'ammiraglio Roberto Camerini – Delegato Regionale della LNI per la Liguria e tra i giurati del Premio Marincovich – ha consegnato il premio a Edoardo De Angelis,



co-autore e regista del film omonimo. Un ufficiale della Regia Marina italiana salva, in piena guerra, i nemici del piroscafo belga che aveva appena affondato con il suo sommergibile, disobbedendo agli ordini dei tedeschi. «Si dicono tante cose di lui, che era a bordo del Malaspina quando ha affondato la British Fame, che è un mago, un fachim, un ipnotizzatore, che non dorme mai»: questo fanno del loro Comandante gli uomini che all'alba del 28 settembre 1940 si imbarcano sul sommergibile Cappellini per andare in guerra. Il capitano di corvetta

Salvatore Todaro, condannato a vivere in un busto d'acciaio dopo un incidente aereo, sarebbe potuto rimanere a terra, invece decide di guidare i suoi uomini oltre le mine che rendono Gibilterra una trappola, per combattere per l'Italia nell'oceano aperto. «Quando lui è sicuro, ti senti sicuro». Un equipaggio variegato, in cui ciascuno esprime la propria origine, il proprio dialetto. Siamo nel 1940; in quel momento il Belgio è neutrale ma Todaro sente che quella nave non dovrebbe essere lì. E infatti trasporta armi inglesi. Bisogna affondarlo, sfidare la morte propria e quella dei nemici. È allora che il Comandante prende una decisione fatale, che rimane nella Storia. Perché i corpi che galleggiano nel mare nero per lui non sono nemici, sono naufraghi. Sono uomini di mare come lui. Affonda la nave, ma salva l'equipaggio



e con mille difficoltà lo stipa negli spazi angusti di un sommergibile per sbarcarlo al sicuro alle Azzorre.

Secondo classificato nella sezione narrativa, *Il sentimento del mare*, della scrittrice palermitana Evelina Santangelo, edito da Einaudi. Una sorta di romanzo, memoir, reportage narrativo, un racconto di un mare corale, pieno di storie, racchiuso nella voce della scrittrice colta in un momento di deriva della propria esistenza che stremata, come dopo un naufragio, osserva le tante storie da un'angolazione quasi investigativa.

Al terzo posto è stato premiato *Storie sotto il mare*, di Pietro Spirito, edito da Laterza. Storie di avventurieri, palombari, inventori, militari, scienziati che sembrano uscite da un romanzo di Jules Verne. L'autore ripercorre la vita di Narciso Monturiol, inventore ottocentesco di un avveniristico sottomarino che avrebbe potuto ispirare il coevo romanzo *Ventimila leghe sotto i mari*. E poi la parabola di Raffaele Rossetti, l'affondatore, nel 1918, della corazzata *Viribus Unitis*, le imprese degli incursori della Decima Mas, l'avventura di Lionel Crabb, l'uomo rana britannico scomparso durante una missione nel 1956 per carpire i segreti di una nave sovietica, il ricordo degli esperimenti italiani, a fine anni Sessanta, per realizzare futuribili cittadelle sommerse.

Un viaggio con tutti i mezzi





di immersione per scoprire cosa ci nascondono gli abissi. Un libro che ci ricorda quanto sia umana la sfida verso se stessi e verso l'ignoto.

Sezione saggistica

Il primo premio per la sezione saggistica è stato assegnato ad Andrea Pasqualetto e a Lucio Trevisan per il libro *Di vento e di terra*, edito da Solferino, che racconta la vita di Raul Gardini anche come appassionato di mare. visionario, è partito dalle aziende soprattutto agroalimentari di Ravenna di proprietà del suocero per creare in dieci anni un impero industriale e finanziario di dimensioni mondiali: il gruppo Ferruzzi-Montedison. Ma l'abbraccio con la politica corrotta, che gli ha consentito di sedersi al tavolo del grande gioco delle partecipate statali, gli è costato anche ciò che amava di più: la vela. Dalla Fastnet Race alla Coppa America e attraverso i grandi appuntamenti mondiali di questo sport, accanto a lui emerge in queste pagine la figura di Angelo Vianello, un marinaio veneziano che fu il suo confidente, che serbò i segreti personali e di famiglia e che gli consigliò le strategie per perseguire

la sua passione di velista. Sulla parabola fatale di Gardini si è supposto e scritto molto. Questo romanzo fa parlare documenti inediti e un prezioso coro di testimoni, trascinandoci attraverso tempi tumultuosi nella storia di un uomo, di una famiglia e del Paese.

Presente alla cerimonia, il vicepresidente della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Luciano Magnanelli, ha sottolineato il particolare legame della LNI alla figura di Carlo Marincovich, che con la sua passione per il mare ha seguito la scia di una figura epica come Augusto Vittorio Vecchi, meglio noto come «Jack La



Bolina» – ispiratore e tra i fondatori della Lega Navale nel 1897 alla Spezia – promuovendo la cultura del mare. Il cimelio della LNI – l’ancora unita alla stella e al salvagente, stemma della Lega Navale Italiana fin dalla sua fondazione e simbolo che unisce oggi oltre 56000 Soci – è stato consegnato dal vicepresidente alla seconda opera classificata nella sezione saggistica, *Francis Drake*, di David Salomoni, edito da Laterza. Grazie a documenti scoperti negli archivi di Lisbona dall’autore – docente presso l’Università per Stranieri di Siena – la storia del corsaro inglese viene raccontata per la prima volta attraverso la testimonianza del pilota portoghese Nuno da Silva, rapito con il suo equipaggio a Capo Verde. Conosciamo così la vita del «drago» solitario che dominò mari e oceani al servizio di Elisabetta I. Tra viaggi infiniti, tempeste e battaglie imprevedute, Francis Drake pose le basi della supremazia inglese sui mari compiendo scoperte geografiche straordinarie fra Antartide e Terra del Fuoco. Primi inglesi nella storia a farlo, risalirono tutta la costa americana del Pacifico fino alla California e tornarono a casa attraversando gli oceani.

Figura per certi aspetti contraddittoria, ma tra le più affascinanti della storia europea, Francis Drake incarnò forse tutti gli attori coinvolti in questa storia: missionari, esploratori, mercanti, guerrieri.



Il terzo classificato per la sezione saggistica è stato il libro edito da Iacobelli, *L'isola delle donne*, di Annalisa Comes, che per quattro mesi è rimasta sull'isola Ouessant, in un faro, con la madre e il figlio di 4 anni, per vivere quest'ultimo lembo di terra francese a 13 miglia dalla costa della Bretagna. Solo apparentemente isolata, Ouessant è «isola delle donne». In un testo originalissimo, che ha la precisione di un diario e la poesia di un memoir, Annalisa Comes racconta la vita di quest'isola, dove abitano stabilmente solo 800 persone. «Fin dal 1600, con lo sviluppo della marina reale, gli uomini di Ouessant si arruolavano ed erano assenti a lungo, a volte per anni, e molto spesso accadeva che non tornassero più. È così che sull'isola si sviluppa una forte società matriarcale che dura fino alla metà dell'Ottocento: sono le giovani donne a chiedere la mano dell'uomo e ancora loro a dare il cognome ai figli». Di qui uno dei nomi di Ouessant: «L'isola delle donne». «Ovunque Ouessant parla al femminile dalla notte dei tempi...». Ma per chi ci arriva, quest'isola è una «provincia dell'anima», dove si può tentare di appropriarsi del passato, senza farne una zavorra.

Sezione junior

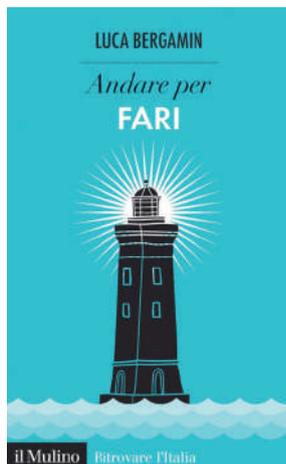
Premiato nella sezione junior, *Perché le acciughe fanno il pallone e altre storie di mare*, di Octo P, illustrato da Elisa Codutti ed edito da Il Frangente. Da dove vengono le meduse? Perché cozze e patelle si fanno la guerra? Perché le acciughe fanno il pallone? Tante stravaganti domande a cui viene trovata una risposta. Tante creature marine che ci accompagnano nella scoperta di un mondo sommerso bizzarro, che riempie di stupore e ammirazione. È un libro la cui lettura è consigliata dopo i sei anni ma che porta il mare dove mare non c'è e che affascina anche chi bambino non è più e continua a osservare il mare, sopra e sotto la superficie. Così, piccoli e grandi, osservano le acciughe riunirsi in branchi di decine di migliaia e formare figure che mutano in continuazione: un momento pallone, poi mostro marino, poi nuvola... L'unione fa la forza, spaventa e disorienta il predatore.

La sezione giornalisti in questa edizione non è stata premiata per mancanza di materiale da valutare.





Le recensioni



autore: Luca Bergamin
editore: il Mulino
collana: Ritrovare l'Italia
edizione: 2023
pagine: 176
prezzo: € 13,00

Andare per fari

Luciano Magnanelli

I fari sono stati da sempre idealizzati, circondati da un'aura di romanticismo e avventura tra storia e leggenda, hanno sempre affascinato storici, artisti e scrittori. Non ne è immune nemmeno Luca Bergamin che, nel proporre un agile volumetto descrittivo dei principali fari d'Italia, non si esime dal ripercorrere tutto l'immaginario delle sentinelle del mare. Ecco quindi che al ruolo fisico di «illuminare e condurre alla salvezza il marinaio in pericolo» si sovrappone il ruolo simbolico di «nume e baluardo psicologico delle procelle dell'esistenza» decantato da Omero, da Virginia Wolf, da George Bernard Shaw, da Jules Verne, da William Shakespeare. Apprendiamo con interesse che figurano nel novero di quanti hanno subito la suggestione dei fari anche Gabriel Garcia Marquez, Pablo Neruda, gli impressionisti,

Claude Monet e Georges Seurat e infine Edward Hopper e Giorgio De Chirico, tutti accomunati dal medesimo rispetto e passione provato per i fari e la loro «indubbia resilienza». Superata questa prima parte del libro, quasi obbligatoria quando si parla di fari e comunque impreziosita da un interessante excursus di storia, tecnica e architettura applicata, il volume si addentra nel vivo del racconto, visitando i più importanti fari italiani scelti fra quelli ritenuti dall'autore i più significativi sul piano storico e architettonico, i più perigliosi, quelli eretti in posti di eccelsa bellezza paesaggistica, quelli in cui le donne hanno svolto un ruolo al pari degli uomini, quelli dove i guardiani si sono distinti nel salvataggio dei naufraghi. Durante un itinerario ideale, che si snoda da Genova e Trieste all'Arcipelago Toscano, con Sardegna, Campania, Sicilia, Puglia in primo piano, non vengono riportate solo le coordinate, l'altezza, la portata, le caratteristiche della sequenza di luce, ma tutto quello che c'è dietro il lampo di luce, un patrimonio storico, tecnico e artistico, non scalfito dal progresso tecnologico, che Bergamin approfondisce e valorizza caso per caso. Non diminuisce il pregio del libro la mancanza di fotografie e mappe e la veste iconografica decisamente povera; il libro mantiene il carattere di manuale, di portolano da consultare all'occorrenza o da portare in barca quando nel buio della notte nasce l'esigenza di sapere di più su quel lampo di luce che nell'era dei gps e dei plotter cartografici infonde ancora una sicurezza e una certezza impagabili a chi è per mare. Libro dedicato quindi a chi va per mare o a chi ama navigare al riparo della propria scrivania,

costituisce una lettura veloce e interessante che lascia nel lettore la piacevole sensazione di aver arricchito la propria cultura marinara e il proprio spirito.



autore: Giancarlo Pedote
editore: Electa Mondadori
collana: Kids
edizione: 2023
pagine: 80
prezzo: € 19,00

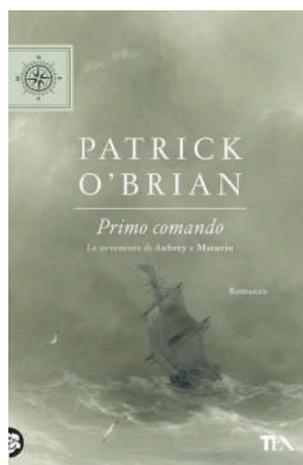
Proteggiamo l'oceano

Giuseppe Perrini

Nell'affrontare la recensione di questo libro, ho cercato di immaginarmi come potesse essere un navigatore solitario, dato che non ne ho mai conosciuto uno prima. Nel mio immaginario, chi affronta un giro del mondo in solitario è un personaggio sicuramente particolare; lo immagino schivo, introverso, solitario con forza di carattere eccezionale e una straordinaria resistenza fisica. Poi qualche giorno fa ho avuto la fortuna di incontrare Giancarlo Pedote, che ha modificato l'immagine che mi ero fatto del navigatore solitario. Fermo restando le capacità caratteriali e fisiche che

non metto in dubbio, Giancarlo dà subito l'idea di una persona schietta, con un'ottima padronanza nella comunicazione e che soprattutto sa ascoltare le altre persone e quindi l'ambiente che lo circonda: praticamente un filosofo. Ed è giusto che sia proprio un filosofo a spiegarci quale debba essere la nostra relazione con l'ambiente circostante. Il libro è per bambini e ragazzi, le materie trattate, sebbene di natura complessa come le ondate di calore marino, le correnti degli oceani, lo scioglimento dei ghiacci, la pesca a strascico e l'impatto del riscaldamento del pianeta su di esse, sono trattate in modo chiaro, con un linguaggio semplice, con una grafica che riesce a inquadrare l'argomento della narrazione nel suo spazio, e il lettore, tramite la sua immaginazione, viene aiutato nella lettura, che diventa facile e scorrevole. Ma la certezza dell'efficacia di questo libro me l'ha data mio nipote Diego, un bambino di sei anni molto interessato al mondo che lo circonda; le pagine di questo libro hanno innescato la sua curiosità con tante domande che poi ha trasferito nell'organizzazione dei suoi giochi. Il racconto si sviluppa durante la Vendée Globe, il giro del mondo in solitario, senza ricevere assistenza e senza scalo, quella che viene definita l'Everest dei mari. Durante questa regata è possibile solo ricevere informazioni finalizzate ad assistenza sanitaria e tecnica in caso di problemi importanti per la sicurezza. Lo skipper deve provvedere autonomamente ad accedere alle informazioni meteo e nautiche per decidere il percorso e le manovre da fare, senza aiuto e tantomeno consulto esterno. L'imbarcazione in questione è l'IMOCA 60, ed è il più grande yacht usato per questo genere di regate. Si tratta di un monoscafo di 18,28 metri senza limiti nella progettazione (open class) che deve rispettare solo vincoli legati alle dimensioni e alcuni requisiti di sicurezza. Quindi il navigatore oltre a essere un profondo conoscitore del mezzo deve avere un bagaglio di cono-

scenze opportune e necessarie per far parte del team di progettazione della barca. Questa gara si svolge ogni quattro anni e dura mediamente due mesi. La prossima partenza sarà a novembre 2024 come sempre da Les Sables d'Olonne, nel Golfo di Biscaglia, e tocca tutti gli oceani del mondo passando per i tre grandi Capi nell'ordine: Capo di Buona Speranza, Capo Leewin e Capo Horn. Incontrando i Quaranta Ruggenti, Cinquanta Urlanti e la Calma Piatta. Buona Lettura e Buon Vento, e ricorda che «un respiro su due che facciamo lo dobbiamo al mare, che produce il 50% dell'ossigeno che respiriamo».



autore: Patrick O'Brian
 editore: TEA
 collana: Tea blu
 edizione: 2019 (1ª ediz. 1969)
 pagine: 395
 prezzo: € 13,00

Primo comando. Le avventure di Aubrey e Maturin

Un po' come nel mondo della TV ci sono i film di Don Camillo e Peppone, eroi dei racconti di Giovannino Guareschi, che a distanza di decenni fanno ogni volta ascolti notevoli, la letteratura di mare ha anche lei dei classici che continuano ad avere lettori. Autori come Slocum, Moitessier, Tabarly e diversi al-

tri continuano a comparire nei purtroppo troppo ridotti e introvabili scaffali dedicati al mare delle grandi librerie. Un altro *long seller* che appassiona peraltro anche chi non va per mare è la celeberrima saga del Comandante Aubrey e del dottor Maturin, inventato dallo scrittore Patrick O'Brian alla fine degli anni '60. La vita di O'Brian ancora oggi resta peraltro un grande punto interrogativo. Di lui si ha una foto, già anziano, e poco altro. Forse irlandese, sicuramente britannico, si rivela, in ogni riga dei numerosi romanzi che formano la saga di Jack Aubrey, un grande conoscitore della tradizione marinaresca di Sua Maestà quando le navi andavano a vela e le battaglie navali si vincevano a cannonate. In un flusso ininterrotto di generazioni e generazioni di lettori, le storie di cui sono protagonisti i due amici si svolgono per i mari di tutto il mondo. Maturin è medico di bordo, scienziato, naturalista e agente segreto inglese contro il regime di Napoleone che aborre. Mare, marinai, *spy story* e gli ingredienti ci sono tutti per un grande serial letterario. Nonostante la difficoltà della trasposizione cinematografica perché raccontare il mare al cinema è molto complesso la serie ha avuto anche un suo film di grande successo. Con un regista come Peter Weir verrebbe da dire che il successo sarebbe stato sicuro ma basti pensare che per garantire le riprese sono state costruite a terra due navi gemelle oltre a quella reale per le riprese in navigazione reale. Russell Crowe e Paul Bettany sono stati i protagonisti e *Master & Commander - Sfida ai confini del mare* ha avuto altrettanto successo dei libri da cui è stato tratto.

RRLN



AUTORI

FABIO BERARDI – È nato a San Marino nel 1959. Geologo. È stato responsabile della Protezione Civile sammarinese che ha contribuito a costruire. È stato più volte parlamentare e Capitano Reggente della Repubblica. Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. È sposato con Emanuela, hanno due figli Andrea e Annalisa e tre nipoti, Leonardo, Nora e Bianca.



DINO BUZZATI – Nato a Belluno nel 1908, è morto a Milano nel 1972. Fra le più grandi firme del giornalismo italiano, è stato corrispondente di guerra nel secondo conflitto mondiale. È uno degli scrittori italiani più letti dal pubblico.



ROBERTO CAMERINI – È nato a Malta nel 1955. Ammiraglio di Squadra della Marina Militare (r.). Sommergibilista. Ha comandato i sommergibili *Romeo Romei* e *Giuliano Prini*. Con il grado di ammiraglio ha poi comandato, fra l'altro, le Forze Navali di Pattugliamento di Augusta e il Comando Marittimo Nord Italia. Delegato per la Liguria della Lega Navale Italiana.



FERDINANDO DANDINI DE SYLVA – Nato a Roma. Ingegnere. Docente universitario all'Università Federico II, all'Università di Tor Vergata e alla LUISS. Ha regatato da quando aveva undici anni in diverse classi olimpiche con FD, Dragoni, regate d'altura con lusinghieri successi nei campionati IOR, al campionato europeo e alla Coppa Italia IMS. Ha due figli, Francesco e Alessandro, e cinque nipoti Margherita, Ludovica, Ferdinando, Emanuele e Camillo.



ANTONELLO DE FORTUNA – Giornalista. Ha fatto parte della redazione della storica emittente romana Teleroma 56, poi di Italia Network e Romauno TV. Ha seguito la politica per i programmi di La7 e Mediaset. Collabora con San Marino Rtv come parlamentare.



VINCE A. DI DATO – Direttore Generale di XERDAN Ltd. Lavora su sostenibilità, crisi ed emergenze. Ha una lunga esperienza di attività in teatri di crisi (Medio Oriente, Asia Centrale e Centro America e Africa Subsahariana). 1° Capitano dell'Esercito Italiano (Ris.). Architetto e designer per formazione, ha ottenuto prestigiosi riconoscimenti internazionali in questo settore.



SERGIO GAMBERALE – Giornalista e critico cinematografico e televisivo, ha lavorato per RAI, La7, RTV San Marino e collaborato con diverse testate del settore. È fra i maggiori esperti italiani di serial tv. Nel 2021 ha pubblicato il volume *Emozioni in Serie (Tv)* per Aiep Editore.



PASQUALE GUERRA – È nato a Manfredonia. Ammiraglio di Divisione (r.). Consulente industriale per la formazione e l'addestramento di Marine militari estere. È entrato in Accademia Navale a diciannove anni e in quarantuno anni di servizio è stato fra l'altro Capo Ufficio addestramento presso il Comando in Capo della Squadra Navale, Capo del Reparto impiego Sottufficiali e Truppa della Marina. Comandante della Brigata San Marco e del Centro Addestramento Aeronavale della Marina. Sposato con Maria Rosaria, ha due figli, Luca e Martina, e due nipotine, Aurora e Sofia.



LUCIANO MAGNANELLI – Ammiraglio Ispettore Capo (r.), anconetano, ingegnere navale, Capo Divisione Efficienza Naviglio presso il Comando in Capo della Squadra, Vice Direttore Tecnico della Direzione degli Armamenti Navali. Dal 2020 ricopre l'incarico di Vice Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, dove promuove attività di collaborazione con i Ministeri, Università e organizzazioni per la diffusione della cultura del mare.



DONATO MARZANO - Ammiraglio di Squadra in ausiliaria, nel 2023 è stato confermato Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana per il secondo triennio. Prima di lasciare il servizio attivo, dal 2016 al 2019 è stato Comandante in Capo della Squadra Navale. Nell'ambito dei molteplici incarichi svolti nella branca operativa, ha partecipato a numerose missioni all'estero.





MANUELA MORENO – È nata a Roma. Manuela Moreno è fra le conduttrici e le giornaliste Rai più apprezzate. Ha svolto numerosi incarichi per il servizio pubblico radiotelevisivo fra cui quello di corrispondente dagli USA. Come inviata ha coperto numerosi avvenimenti, come gli attentati alla maratona di Boston del 2013, quelli alla sede di Charlie Hebdo e al Bataclan del 2015, al London Bridge del 2017, il terremoto in Nepal e la guerra del Donbass. Caporedattore del Tg2. Inviata molto speciale di Viva Rai2 con Fiorello.



MARINA PAGANO – Nata a Roma, per molti anni ha curato l'editoria dell'Ufficio Storico della Marina Militare. Autrice di libri e articoli su documentazione archivistica. Collabora con *Storia militare*. Dal 2021 è redattore di *Lega Navale*.



MAURIZIO PARISI – Civitavecchiese. Ha lavorato a lungo nel porto industriale della sua città. Esperto di motori e di cantieristica navale. Velista. Ha seguito come volontario le prime esperienze di successo di integrazione con la vela.



ANGELO PATRINO – Capitano di Vascello. È uscito dall'Accademia Navale nel 1989 con il grado di Guardiamarina. Comandante del *Palinuro* e poi del *Vespucci* che sotto il suo comando, per la campagna addestrativa 2016-2017, è approdato in Canada e negli USA. Dal 2019 ha assunto l'incarico di Direttore della Sezione Fari. Presidente della Sezione Velica di Napoli e Direttore del Centro Vela d'Altura.



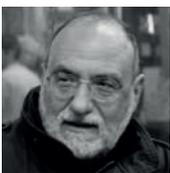
GIUSEPPE PERRINI – Contrammiraglio in riserva della Marina Militare, è responsabile sport e agonismo della Presidenza Nazionale e coordinatore dei Centri Nautici Nazionali della Lega Navale Italiana.



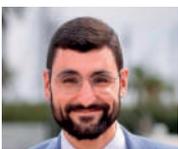
ANIELLO RAIOLA – Ufficiale superiore del Corpo delle Capitanerie di porto, ha conseguito a Roma l'abilitazione alla professione forense. Nominato dal 2006 cultore della materia del diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Cassino, è stato membro dei gruppi di lavoro per la redazione del Codice della nautica da diporto e del connesso Regolamento di attuazione. Ha al suo attivo cinque manuali e varie pubblicazioni sul diritto della nautica da diporto. Collabora con le riviste specializzate del settore.



MAURO RIZZO – Dirigente industriale. Socio della Lega Navale di Genova Centro dal 1968. Allievo della Scuola Vela e poi istruttore. Direttore tecnico vela negli anni 80, poi Consigliere e Presidente di sezione all'inizio degli anni 90.



CARLO ROMEO – Giornalista, manager, scrittore. Autore di libri di mare di successo, editi da Longanesi e da Mursia. Top manager Rai, ha avuto diversi incarichi in Direzione Generale e sul territorio. Ha insegnato Giornalismo televisivo alla LUISS – Guido Carli di Roma e alla Scuola di Giornalismo dell'Università di Bologna. Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana su nomina del Presidente Mattarella. Dal maggio 2024 è il direttore della Rivista della Lega Navale Italiana.



MICHELE VALENTE – Dal 2022 ricopre l'incarico di Responsabile comunicazione, media e promozione della Lega Navale Italiana. Consulente per la comunicazione, ha tenuto collaborazioni in ambito editoriale con la Radiotelevisione di Stato della Repubblica di San Marino e in ambito accademico con l'Università di Siena e l'Università LUISS Guido Carli.



UMBERTO VERNA – Socio LNI dagli anni '80, è stato presidente della Sezione di Chiavari e Lavagna e consigliere nazionale Consulente nautico, istruttore e formatore di vela professionista. È il direttore del Centro Studi per la sicurezza in mare «I ragazzi del Parsifal», che si occupa di raccogliere gli incidenti e le avarie a bordo delle unità da diporto per attivare l'analisi post incidentale perché «si impara di più da un caso reale che da 1000 teorie».



LEGA NAVALE ITALIANA
CENTRI NAUTICI NAZIONALI

APERTE LE ISCRIZIONI AI CORSI ESTIVI 8-18 ANNI

Non solo **Saubodia e Ferrara**, vivi un'estate di sport e divertimento a contatto con la natura a **Belluno** sul Lago di Santa Croce e a **Taranto** in Mar Grande.

SCOPRI COME ISCRIVERTI SU
WWW.LEGANAVALE.IT



Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT