

# LEGA <sup>Dal 1897</sup> NAVALE

*Da tre secoli sul mare*  
settembre-ottobre 2024

## IN ACQUE AGITATE

Ambiente, inquinamento, cambiamento climatico:  
gli esperti rispondono

Ancorati nel futuro. La festa dello sport della Lega Navale  
Perle. Il Tempo e il Mare  
A Senigallia l'Assemblea Generale dei Soci 2024



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM



# sommario

Anno CXXVII settembre-ottobre 2024

**3**

**Banco di quarta**  
*di Carlo Romeo*

**4**

**Punto nave**  
*di Donato Marzano*

**7**

**A Capo della Marina USA**  
*di Carlo Romeo*

**9**

**La tragedia di Valencia e  
il ruolo del Mediterraneo**  
*RRLN*

**12**

**Com'è profondo il mare.  
Fino a che punto  
preoccuparsi?**  
*RRLN*

**16**

**«Ancorati nel futuro»,  
a Ostia la 2<sup>a</sup> edizione della  
festa dello sport della LNI**  
*di Michele Valente e  
Maria Cristina Sabatini*

**20**

**La LNI al 64° Salone  
Nautico di Genova**  
*di Maria Cristina Sabatini*

**23**

**Olimpiadi di Parigi  
(Marsiglia) 2024**  
*di Giulio Guazzini*

**29**

**Assemblea Generale dei  
Soci (Senigallia 18 e 19  
ottobre)**  
*RRLN*

**33**

**Il Triveneto  
e la Lega Navale**  
*di Pierpaolo Scubini*

**36**

**Il Triveneto a Roma**  
*RRLN*

**38**

**La Lega Navale  
Italiana in laguna**  
*RRLN*

**39**

**«Il Ristorantino»  
della LNI di Grado**  
*RRLN*

**40**

**La «Lanterna»  
della LNI di Trieste**  
*RRLN*

**41**

**Loredana Lipperini  
e la LNI**  
*di Antonello De Fortuna*

**44**

**L'inaugurazione  
del Monumento al  
Marinaio d'Italia**  
*di Marina Pagano*

**48**

**Perle, Il Tempo e il Mare**  
*di Anna Fiorelli*

**52**

**Barche  
per attività agonistica**  
*di Aniello Raiola*

**55**

**Il naufragio dell'umanità  
Sopravvissuti. Il serial in tv**  
*di Sergio Gamberale*

**57**

**Fuoco a bordo: non  
arrivarci!**  
*di Umberto Verna*

**61**

**Diario di bordo della Lega  
Navale Italiana**  
*di Michele Valente*

**65**

**Lo Ziggurat**  
*di Brunello Montagnese*

**70**

**Le recensioni**

**71**

**AUTORI**





**Anno CXXVII - n. 5**

settembre-ottobre 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](http://www.leganavale.it)

[redazione.rivista@leganavale.it](mailto: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 Novembre 2024

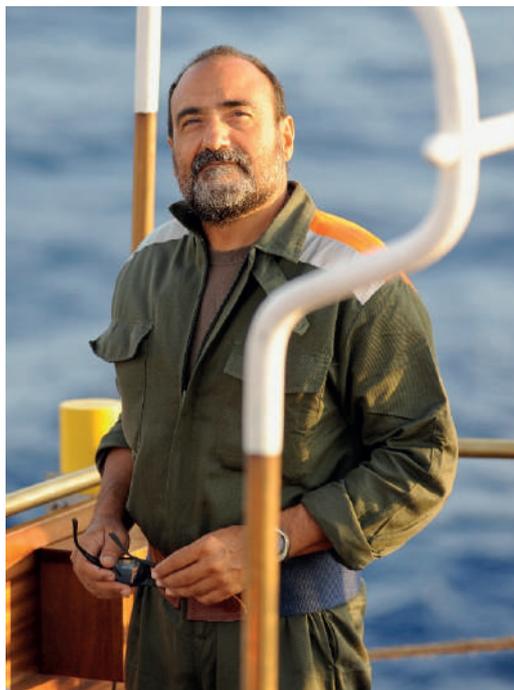


# Banco di quarta

**I**l tempo vola, e noi vogliamo con lui. L'estate è passata veloce ma il mare continua a restare dov'è sempre stato e – a chi va per mare in questo periodo – riserva sorprese straordinarie, con qualche accortezza, sia nell'abbigliamento che nella gestione della barca. Non è consuetudine italiana, purtroppo, andare in crociera invernale e in fondo è un peccato. Fuori stagione, tutto è più sereno e tranquillo nei porti mentre il mare, controllando al meglio il meteo, regala giornate bellissime. Il mare d'inverno solitamente è, piuttosto, quello delle regate, dei bambini con gli optimist, delle scuole vela e delle patenti. A proposito di patenti (e per inciso) serve ricordare ancora una volta che corsi e patenti è meglio che siano DOC? Forse no, ma siccome il mare non fa sconti e non ama scorciatoie, questo resta, nonostante le apparenze, un non banale consiglio.

Il mare però è in forte sofferenza, dal punto di vista ambientale. La copertina di questo numero autunnale è dedicata a questo suo malessere. La Terra è il Pianeta Azzurro ma questo azzurro ha difficoltà a sopravvivere alla invadenza della specie umana. *Blue Marble* – la Biglia Blu, come venne subito chiamata in tutto il mondo – è la più famosa fotografia del pianeta, scattata il 7 dicembre 1972 dagli astronauti di *Apollo 17*, a 45 000 chilometri di distanza. Da allora, è testimonianza di un colore azzurro che dunque può sbiadire. Nelle pagine che seguono troveremo elementi utili per comprendere il fatto, il misfatto e il da fare.

Le Olimpiadi sono state anch'esse protagoniste di questa estate. Giulio Guazzini le racconta



per noi. Guazzini di Olimpiadi ne ha raccontate molte e ha visto cambiare il mondo della vela agonistica sotto i suoi occhi. Conosce bene la LNI, di cui fa parte da una vita, e il suo racconto diventa testimonianza condivisa con gli amici di una Olimpiade straordinaria per la vela italiana. I campioni olimpici nascono sugli optimist o quasi, trovano istruttori preparati e appassionati che sanno bene come questo impegno sia affascinante ma gravoso, gravoso ma affascinante.

Una rivista deve offrire a chi legge varietà, diverse

prospettive, diversi contesti. Ecco allora la LNI nel Nord Est del Paese con il suo delegato e, andando poi in Puglia, Brindisi e il suo monumento al Marinaio d'Italia, della cui storia proprio la Lega Navale è stata protagonista. Ci sono poi, fra i gioielli del mare, le perle – lagrime di mare, secondo antichissime tradizioni – chi ama leggere narrativa trova un racconto inedito di Brunello Montagnese, un giovane autore calabrese che è stato fra i protagonisti di Giallo Festival 2024 a Bologna.

Per quel che riguarda in vece la sicurezza, il grande nemico di chi naviga è il fuoco. Il contributo di Umberto Verna diventa quindi fondamentale, come sempre, perché le buone barche non temono tanto il mare quanto il fuoco e la costa. Un numero da leggere dunque ma anche l'occasione per ringraziare qui ancora una volta chi è abbonato e chi sta per farlo. Buona lettura.

Carlo Romeo

P.S. Questa è la mia mail ed è a disposizione di tutti voi.

[direttore.rivista@leganavale.it](mailto:direttore.rivista@leganavale.it)

# Punto nave

di Donato Marzano



Cari lettori, rieccoci dopo una calda estate seguita da due mesi, settembre e ottobre, particolarmente intensi per le problematiche affrontate e i progetti portati avanti. Numerose sono state le attività in cui la Lega Navale

Italiana è stata efficacemente presente con proprio personale, propri stand e proprie barche: mi riferisco al Salone Nautico di Genova a metà settembre con uno stand istituzionale e con la partecipazione di una barca della legalità, Teta, della Sezione di Lerici che è stata dedicata, in una significativa cerimonia in cui è stato illustrato il significato della campagna «Mare di Legalità» al magistrato Francesco Coco alla presenza del figlio e del nipote. Si è poi proseguito il 5 ottobre con la serata



*Evento «Mare di Legalità» a Genova con il figlio e il nipote del magistrato Francesco Coco.*



*Gli atleti LNI premiati nella seconda edizione di «Ancorati nel futuro» a Ostia.*

dedicata ai nostri giovani atleti di discipline olimpiche e paralimpiche che si sono distinti in competizioni nazionali e internazionali e che sono stati premiati con «l'ancora d'argento della LNI» nel corso di una bella serata trascorsa insieme a soci e amici della Lega Navale nella Sezione di Ostia, ben condotta da Giulio Guazzini della RAI e alla presenza di medaglie d'oro olimpiche di vela e canoa tra Nicolae Craciun e Caterina Banti. Nello stesso periodo si è svolto per la prima volta un approfondimento incentrato sui laghi e fiumi nell'ambito di eventi sulle acque interne che si sono protratti per una settimana, dedicati in particolare agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado. Si è trattato di un progetto pilota che verrà sicuramente replicato in futuro con periodicità annuale e ampliato nei contenuti e nei partecipanti. E poi la settimana della Barcolana caratterizzata da una significativa presenza della LNI che si è concretizzata in un nostro stand a Piazza Unità d'Italia a Trieste, nella regata degli armatori LNI che ha visto quasi 60 barche confrontarsi in una bel pomeriggio caldo, nella partecipazione di due barche della legalità, Eros da Ostia ed Anassa da Ortona, con a bordo ragazzi con disabilità dell'associazione FAI Sport e del nautico di Ortona a tutti gli eventi e in particolare alla regata di domenica, dove erano presenti quasi 1700 barche. Le nostre due barche-simbolo della legalità si sono posizionate nei primi 300 posti, in due eventi tenutisi nella Sezione di Trieste relativi alla presentazione di aggiornamento del progetto Mare di Legalità e al dibattito sulla non applicazione della Bolkestein alle associazioni no profit come la nostra, alla presenza di autorità politiche, istituzionali, militari e delle associazioni. Si è proseguito con l'evento più importante dal punto di vista della vita associativa del nostro sodalizio ovvero l'Assemblea Generale Soci che si è tenuta il 18 e 19 ottobre a Senigallia e che ha

*Il Presidente Marzano durante la sua relazione in Assemblea Generale dei Soci a Senigallia.*



visto la presenza di più della metà di presidenti e consigli direttivi delle nostre Sezioni in un confronto proficuo, franco e trasparente in cui si è dibattuta la situazione della nostra associazione, delle problematiche che stiamo affrontando insieme e del futuro. L'evento è stato organizzato molto bene e con calore dalle Sezioni di Marzocca e Falconara Marittima in un clima di amicizia, interesse per la nostra associazione e desiderio di approfondire le vicende che ci interessano e che interessano in particolare le strutture periferiche. Si è anche cominciato a pensare a una organizzazione centrale e periferica più snella e che si adatti meglio al contesto veloce, multimediale, digitale e social che caratterizza i nostri giorni. Sono molto soddisfatto del voto di approvazione all'unanimità della Relazione programmatica 2025-2027 e del bilancio preventivo 2025 da parte dell'Assemblea, a conferma che l'azione di guida e coordinamento della Presidenza Nazionale è condivisa dalla base, pur ovviamente con precisazioni e proposte che ver-

ranno considerate nei prossimi due anni di mandato. La mia presidenza proseguirà sulla linea dei trascorsi quattro anni, centrata sulla nostra missione storica con priorità all'azione di raccordo tra PN e strutture periferiche e di tutela della LNI da attacchi esterni da parte di lobby a cui il nostro lavoro e la nostra professionalità danno fastidio, alla completa risoluzione delle problematiche afferenti alle concessioni demaniali e alla Bolkestein, al pieno riconoscimento dei CIN, all'ottimizzazione della nostra organizzazione centrale e periferica, all'attenzione per giovani, deboli e fragili, investendo con determinazione nei progetti dedicati come «Mare di Legalità», al rafforzamento del brand LNI sempre mettendo il mare al centro. Buon lavoro a tutti noi.



*Il Presidente Marzano e l'equipaggio della barca della legalità Eros alla Barcolana 56.*

# A Capo della Marina USA

## L'ammiraglio Lisa Franchetti al Symposium di Venezia

di Carlo Romeo



**I**l True Value Rating viene chiamato dagli addetti ai lavori TVR; è il risultato della valutazione complessiva, analizzando insieme elementi come la dimensione della flotta, la forza lavoro, l'avanzamento tecnologico, il supporto logistico, le capacità difensive e offensive, l'addestramento, la preparazione e la diversità della flotta. E dunque il TVR più alto, per quel che riguarda le Marine di tutto il mondo, è stato nuovamente assegnato alla Marina degli Stati Uniti con un TVR di 323,9. Per la cronaca, la Marina cinese è arrivata seconda e non lontana con 319,8.

La novità è che, dal 2 novembre 2023, il 33° Capo delle Operazioni navali – CNO, per restare nelle sigle – è l'ammiraglio Lisa Franchetti. Prima donna a arrivare a questo incarico, origini italiane, per di più laureata in comunicazione, l'ammiraglio Franchetti ha diversi elementi che la rendono particolarmente interessante per i media, e non solo per loro. Il Senato americano ha ratificato la

nomina, in un momento in cui lo scenario internazionale è molto complesso e la superficie dei mari – e non solo la superficie – è diventata luogo di conflitti locali con possibilità di potenziale ampliamento dei teatri di crisi.

Incontriamo l'ammiraglio Franchetti in Arsenale al Symposium veneziano e la ascoltiamo intervenire al XIV Trans – Regional Seapower Symposium, organizzato e ospitato dalla Marina italiana, che questa volta pone al centro proprio il fondo del mare, le sue risorse, la sua sicurezza. È una donna sicura, molto motivata e preparata, con uno staff che la segue e con cui è in estrema sintonia. Ha le idee chiare e mentre la intervista Asknews, con il supporto del personale Upicom, gli uomini della comunicazione di Palazzo Marina, è molto chiara. Il mare è simbolo stesso di globalità, sostiene, e la nostra Marina opera dal fondo del mare allo spazio per garantire sicurezza e presenza in un mondo sempre più piccolo.

L'ammiraglio Lisa Franchetti racconta i tempi napoletani in cui ha comandato la Sesta Flotta a Napoli, tempi in cui si è confrontata con la Marina italiana, che lei definisce molto capace. Ricorda infatti le numerose e complesse esercitazioni – fra le altre BALTOPS e Mare Aperto – come esempi di interoperabilità perfettamente riuscite. Il comando della Sesta Flotta e quei due anni napoletani, e non solo napoletani, le hanno anche consentito di scoprire o riscoprire quel rapporto con l'Italia che peraltro ha nel sangue. I suoi nonni sono infatti originari del Lago Maggiore e forse un po' di quell'acqua è rimasta nel DNA di famiglia. Nel suo intervento dal palco sottolinea fra l'altro proprio questa importanza del coordinamento fra le varie Marine che, per la sicurezza e la salvaguardia del mare, devono procedere in stretta collaborazione. Sono state settantaquattro le Marine presenti a Venezia e agli osservatori più attenti non è sfuggito come l'Arsenale sia stato anche occasione di confronti sia palesi che riservati fra vertici.

Per l'ammiraglio Franchetti, dunque, il mare è ambiente, è commercio – il 90% del commercio mondiale passa sul mare – sono le comunicazioni. Il 99% di tutte le transazioni finanziarie passa ormai attraverso i cavi sottomarini, il che vuol dire – cita ancora Lisa Franchetti – circa dieci trilioni di operazioni finanziarie ogni giorno. In sintesi, il mare chiede sicurezza e le Marine che si sono incontrate a Venezia all'inizio di ottobre hanno avuto modo di confrontarsi su questo. L'ammiraglio Franchetti proprio per questo ha espresso non soltanto dal palco, nel suo intervento, parole di elogio e ringraziamento per questa scadenza veneziana.



Il Symposium 2024 che ha visto l'ammiraglio Enrico Credendino, Capo della Marina italiana, impegnato con tutto il suo personale per la perfetta riuscita di un evento internazionale estremamente complesso, rappresenta infatti un momento assolutamente centrale nella politica della sicurezza del mare. Appuntamento all'Arsenale nel 2026 – il Symposium è biennale – e sarà il quindicesimo della sua storia.

# La tragedia di Valencia e il ruolo del Mediterraneo

RRLN

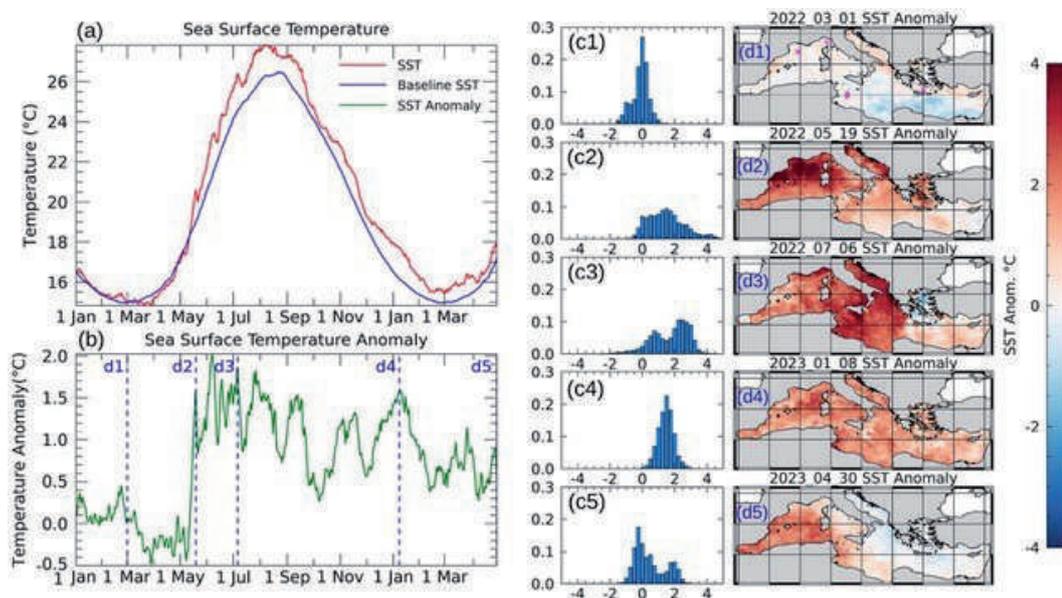
Oltre duecento morti. Valencia, in ginocchio, piange per l'alluvione di fine ottobre. Ciò che è accaduto a seguire è il ripetersi di drammi, conseguenti a eventi del genere. Intere famiglie senza più casa e un posto dove andare mentre le case rimaste non hanno luce, non hanno acqua. La vita quotidiana diventa impossibile e da un giorno all'altro si passa dalla cosiddetta normalità a una condizione tragica sotto tutti i punti di vista. E poi c'è l'angoscia della ricerca dei dispersi, dove il tempo è il fattore determinante. Le strade diventano fiumi, le piazze diventano laghi mentre tutto viene distrutto dalla furia delle acque.





Fanno poi parte delle conseguenze anche le polemiche per i ritardi dei soccorsi e per la mancata previsione del cataclisma in tempi in cui la meteorologia ha fatto enormi passi avanti, dando solide garanzie per le prossime quarantotto ore. Purtroppo, l'emozionalità del momento, una volta tornata una parvenza di normalità, è facile prevedere non comporterà provvedimenti e lezioni per un futuro ormai prossimo. Anche questa è la maledizione dei nostri tempi, dove l'informazione, troppo spesso, non genera conoscenza ma emozione.





Il Mediterraneo è dunque il killer? Il responsabile della tragedia valenciana? In realtà, il Mediterraneo è la vittima. Vediamo perché. Il Mar Mediterraneo sta vivendo una fase di profonda trasformazione ormai evidente. Il Segretario generale aggiunto dell'Unione per il Mediterraneo, l'organizzazione intergovernativa che raggruppa 43 Paesi, è chiaro. Grammenos Mastrojeni è un diplomatico e docente di materie ambientali e ricopre questo incarico dal 2019. «Siamo entrati in una fase di accelerazione esponenziale nel cambiamento climatico dell'ecosistema», ha detto Mastrojeni, «al punto che non sappiamo più cosa potrebbe succedere».

Dopo l'Artico, l'area del Mediterraneo è la più colpita dai cambiamenti climatici. Il Mediterraneo, per la sua specificità, si riscalda il 20% più velocemente degli altri mari. Le temperature più elevate della superficie del mare aumentano l'energia disponibile per i processi atmosferici, provocando eventi catastrofici locali come quello di Valencia.

Le ondate di calore marine generano i «Medicani», gli uragani mediterranei, e la combinazione di temperature marine superiori alla media ha come conseguenza una maggiore evaporazione dell'acqua. La temperatura calda aumenta l'umidità oltre i livelli di guardia e a quel punto si innescano fenomeni incontrollabili.

Un altro elemento da non sottovalutare, in questo ambito, è l'innalzamento del livello del Mediterraneo. L'espansione degli oceani dovuta al riscaldamento favorisce lo scioglimento delle calotte glaciali e dei ghiacciai. Il conseguente afflusso incide pesantemente anche sul Mediterraneo. Gli studiosi prevedono, infatti, che l'innalzamento del livello del Mediterraneo sarà di venti centimetri nei prossimi quindici anni. Ciò non soltanto mette a rischio l'esistenza stessa di diverse città – Venezia per tutte – sulla costa ma anche l'agricoltura e quello che ne consegue. L'acqua salata infatti, infiltrandosi nel terreno, riduce le coltivazioni, destabilizzando inoltre punti fragili per l'ecosistema come i delta dei fiumi.

Valencia segna un altro tragico esempio del che cosa porta sottovalutare le conseguenze della mancanza di gestione delle emergenze e delle politiche globali più in generale per l'ecosistema dell'ambiente marino.

# COM'È PROFONDO IL MARE FINO A CHE PUNTO PREOCCUPARSI?

RRLN

Come sta il mare?

RLN lo ha chiesto al prof. Michele Greco, dell'Università della Basilicata

*Il Mediterraneo sta veramente peggio rispetto a cinquant'anni fa?*

**A** primo acchito rispondo di sì, sebbene consapevole di creare dubbi e perplessità sulla visione ottimistica prospettata, e la spiegazione risiede principalmente nell'osservazione del diverso quadro normativo e di conoscenze in cui ci trovavamo 50 anni fa rispetto ad oggi. Senza dilungarmi troppo, richiamerei all'attenzione il fatto che nel 1973, poco più di 20 anni fa, in Italia si verificò una epidemia di colera imputabile al consumo di frutti di

mare contaminati da vibrione con il decesso di 24 persone, e che analoga circostanza si verificò nel 1994 con dimensioni sensibilmente ridotte. Circostanze, fra le tante, che segnano come la qualità del mare di prosimità sia sicuramente migliorata e che dal ieri di 50 anni fa ad oggi le attività di controllo e di monitoraggio confortano questo dato. Del resto in Italia il Ministero dell'Ambiente è stato istituito nel 1986 e fino ad allora, dal punto di vista istituzionale,

l'ambiente e quindi anche il nostro mare, non erano giuridicamente e normativamente regolati. Da qui la visione ottimistica di cui alla risposta immediata, quindi aumento dei controlli, interventi di trattamento delle acque reflue scaricate a mare, interventi per la riduzione di sostanze inquinanti nelle attività antropiche che interessano direttamente o indirettamente la risorsa mare, regolamentazione dei trasporti marittimi ed evoluzione e miglioramento dei mezzi di navigazione, ed altre tante molteplicità di azioni conseguenza della crescita della conoscenza e degli strumenti di intervento che ci hanno consentito di migliorare, rispetto



ad alcune componenti inquinanti, la qualità delle acque marine, in generale, e del Mare Nostrum in particolare. Il tema delle plastiche, micro e nano, fra tante, rappresenta sicuramente una «evoluzione» delle dinamiche di contaminazione del mare anche qui legata all'aumento delle conoscenze e che ora ci riporta uno scenario di non particolare «buono stato di salute» della risorsa marina, e così per altri aspetti, pensiamo al granchio blu o alla permanenza di attività di pesca a strascico che determinano una riduzione dei nostri habitat, *etc.* Insomma, se avessi l'opportunità di rispondere a questa domanda fra altri 50 anni, le darei comunque una sensazione di positività ma non le darei un «sì» se non circostanziato allo stesso modo.

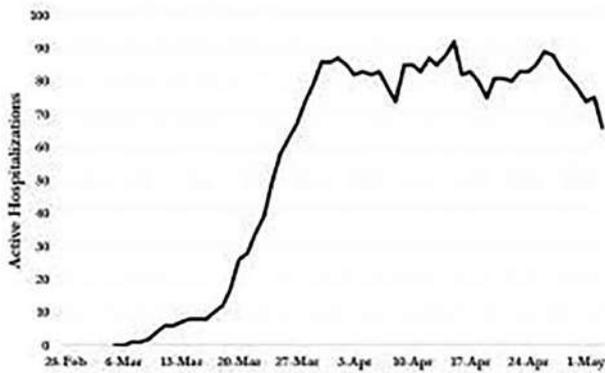
*Quali sono i primi tre problemi che vive il Mediterraneo in questo secolo?*

Occorre considerare come l'uso del Mediterraneo sia mutato negli anni e che è aumentata la pressione antropica in relazione anche alle esigenze di rispondere ad una maggiore «redditività» della risorsa, travisando l'obiettivo della BluEconomy. A mio avviso, oltre al conclamato tema dell'inquinamento da sostanze chimiche, metalli pesanti, plastiche, *etc.*, dovute anche alla inevitabile stratificazione nel tempo e al «passaggio» dell'uomo nel tempo (pensiamo sempre al fatto che più «evolviamo», quindi aumenta la conoscenza, e più cerchiamo di impattare meno!), oggi tra i maggiori fattori di rischio che vive il Mare Nostrum riconosceri la pesca, per le note problematiche connesse con la sostenibilità, quantitativa e qualitativa, ed il «consumo di mare», cioè utilizzo del mare in sostituzione del suolo per la realizzazione di aree economicamente produttive. Sia ben chiaro, ad esempio, se avessimo utilizzato il mare per il posizionamento di campi eolici, come si inizia a fare oggi, avremmo risparmiato distese di territori e salvaguardato meglio il paesaggio e l'ambiente terrestre, tutto in una visione di sostenibilità e di



tutela. Bisognerebbe, in tal senso, provare a costruire una parte della politica del mare che vada nella direzione di un ragionato e ragionevole uso della risorsa, così come di una visione di economia circolare di riuso, recupero e riciclo. Nel caso specifico dei campi off-shore, potrebbe farci vedere infrastrutture off-shore da dismettere (es. decommissioning delle piattaforme estrattive di idrocarburi) quali siti idonei per la localizzazione di pale eoliche, capitalizzando il fatto sia della loro pregressa esistenza, quindi evitare nuovi manufatti, sia la possibilità di recuperare, così facendo, economie che potrebbero essere investite per migliorare la qualità ambientale o finanziare progetti di valorizzazione della risorsa mare. Ovviamente sono gocce di idee in mezzo a un mare di opportunità!

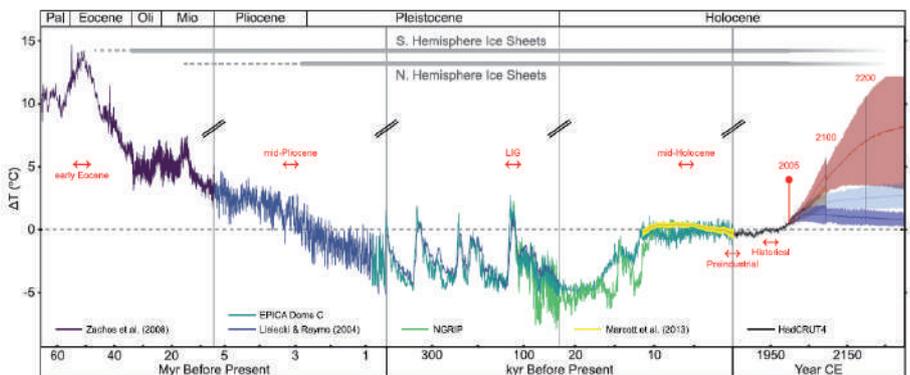
*Esistono soluzioni a breve e a medio termine?*



L'origine e la dimensione spazio-temporale del problema, in totale onestà intellettuale, non vedono in nessun caso una soluzione a breve termine, forse per alcuni aspetti anche a medio termine. Ciò a cui stiamo assistendo è l'effetto, decisamente non lineare; anzi è bene precisare, per restare in una interpretazione dialettica matematica, che i processi naturali sono generalmente di natura esponenziale sia nella crescita sia nel decadimento. È ancora dinanzi ai nostri occhi l'esperienza drammatica del Covid-19, dove si analizzavano i famosi grafici degli andamenti dei contagi e, ahimè, delle morti,

nella speranza di intravedere al più presto il cosiddetto «plateau», cioè il cambio di tendenza del processo in esame. E così è per il mare, ma più in generale per l'ambiente ed il clima. Una immagine empatica di ciò di cui stiamo parlando può essere la seguente: se dovessimo spegnere istantaneamente tutte le sorgenti emissive di gas serra non ci sarebbe certamente una ripresa altrettanto repentina dei valori di qualità dei sistemi ambientali e naturali, e gli effetti di quanto emesso e prodotto nei decenni precedenti durerebbero ancora per molto tempo. Ma soprattutto, per non essere demagogo, la nostra qualità della vita, in termini di servizi, di uso delle risorse energetiche, e di andamento dei consumi nella quotidianità in generale, dovrebbe subire una drastica inversione di tendenza. Insomma, non ricordo nessun numero di *Topolino* dove ci si lancia a immaginare un mondo che si ferma: impossibile!

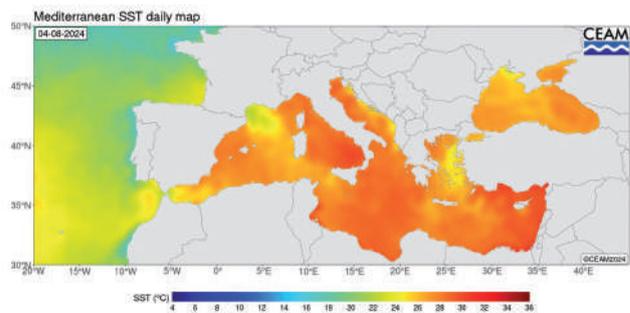
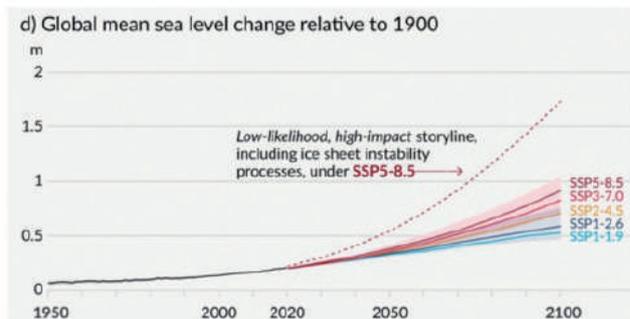
*I cambiamenti climatici ci sono sempre stati?*



Direi di sì, e generalmente legati al susseguirsi di ere geologiche di milioni e migliaia di anni fa, ma questi ai quali stiamo assistendo hanno un nesso causale strettamente legato all'attività antropica degli ultimi due secoli, circa.

*Come saranno questi cambiamenti climatici?*

Il cambiamento climatico in atto rappresenta ormai un'emergenza sempre più pronunciata che richiede interventi di adattamento e mitigazione con sensibili ripercussioni sul tessuto socio-economico e ambientale. La percezione di tale processo in atto è ormai palpabile nella quotidianità, rappresentata e riportata in molteplici contesti istituzionali e non, attraverso le drammatiche notizie di allagamenti, inondazioni, frane, trombe d'aria, uragani *etc.* Da alcuni anni assistiamo, ad esempio, ad uragani sul Mediterraneo, i cosiddetti «medicani», non che prima non esistessero, sono fenomeni meteorologici ben noti, ma che compaiono con frequenza maggiore e con conseguenze disastrose laddove lambiscano coste e non solo. Così come, nella semplicità degli esempi, quest'anno abbiamo toccato punte di temperatura massima del Mar Mediterraneo di circa 29°C. L'AGI batteva la notizia al 16 di agosto dichiarando: «La temperatura del Mar Mediterraneo ha battuto il suo record per il secondo anno consecutivo. È quanto emerge da una ricerca dell'Istituto di Scienze Marine (ICM) di Barcellona e della Catalogna. La temperatura media giornaliera della superficie del Mar Mediterraneo ha raggiunto i 28,9 C il 15 agosto e ha battuto il record di 28,7 C registrato il 24 luglio 2023. I dati preliminari si basano sulle informazioni satellitari del servizio marittimo dell'Osservatorio Europeo Copernicus, registrate dal 1982», un dato scientifico consolidato è valido. Insomma, non semplici «sensazioni popolari»! Una ulteriore stringente conseguenza, sebbene si manifesti percettivamente in tempi medio-lunghi, è l'innalzamento medio del mare che determina scenari di profonda alterazione dei sistemi territoriali ed ambientali costieri così come proprio della risorsa mare. È immediata l'immagine che si paventa ai nostri occhi della perdita di spiaggia e, più in generale, di territori e di comunità per l'innalzamento del mare. E ancora, salta all'attenzione la protesta sistematica degli Stati insulari degli Oceani Pacifico ed Indiano che, essendo formati da atolli corallini di pochi metri al di sopra del livello del mare, rischiano la parziale o addirittura totale scomparsa arrivando, come il caso delle Maldive, a sottoscrivere un accordo con l'Australia, che si è impegnata a offrire asilo climatico a tutti i suoi 11mila abitanti a un ritmo di 280 all'anno.



# «Ancorati nel futuro», a Ostia la 2<sup>a</sup> edizione della festa dello sport della LNI

Premiati i talenti della vela, canoa e canottaggio della Lega Navale Italiana

di Michele Valente e Maria Cristina Sabatini

Sono stati il blu del mare e il bianco della schiuma delle onde, colori presi in prestito dalla Lega Navale Italiana a tingere, il 5 ottobre, la sede della Sezione della LNI di Ostia, dove, per il secondo anno di seguito, è andata in scena «Ancorati nel futuro», la festa dello sport organizzata dalla Lega Navale Italiana per celebrare i suoi giovani talenti, ma anche i campioni già affermati.





Oltre 200 tra autorità e ospiti sono stati accolti nella storica sede della LNI lidense che ricorda la plancia di una nave, inaugurata nel 1938 e rinnovata nel 2022, per celebrare i giovani atleti delle Sezioni della LNI che sono riusciti con impegno, dedizione e tanta passione, ad ottenere importanti risultati nelle principali competizioni nazionali e internazionali del biennio 2023-2024.

Molte le autorità presenti, tra cui il vescovo Marcelo Sánchez Sorondo, per la Polizia di Stato il dott. Francesco Montini, per la Marina Militare l'ammiraglio di divisione Stefano Barbieri e per la Guardia Costiera il contrammiraglio Giovanni Canu. Tra loro anche il Presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore e il Presidente della Federazione Italiana Canoa Kayak, Luciano Buonfiglio. Testimonial dell'evento i campioni olimpici Caterina Banti, medaglia d'oro nella vela alle Olimpiadi di Parigi 2024 e a Tokyo nel 2021 in coppia con Ruggero Tita, e Nicolae Craciun, due volte campione mondiale di canoa e finalista agli ultimi Giochi di Parigi.

La festa è stata arricchita dai saluti giunti da lontano, da parte dei membri dell'equipaggio di due emblemi dell'Italia nel mondo: il timoniere di Luna Rossa, Francesco Bruni, e il comandante dell'Amerigo Vespucci, il capitano di vascello Giuseppe Lai, nave scuola della Marina Militare impegnata nel giro del mondo 2023-2025.

Durante la serata, condotta dal giornalista di RAI Sport Giulio Guazzini, ai giovani atleti, motivo di orgoglio per la Lega Navale Italiana e fulgido esempio di come ogni disciplina sportiva possa essere davvero inclusiva e fonte di ispirazione e divertimento per tutti, è stata consegnata l'ancora d'argento al merito sportivo della LNI.



Per la vela, sono stati premiati la coppia del 470 misto alle Olimpiadi di Parigi, Elena Berta (Aeronautica Militare, già LNI Ostia) e Bruno Festo (LNI Mandello del Lario), nella classe 420 l'equipaggio formato da Emanuele Ciavatta e Marco Rolle (LNI Mandello del Lario), nella classe parasailing Hansa 303, Valia Galdi (LNI Chiavari-Lavagna) e Carmelo Forastieri (LNI Palermo), già premiato nel 2023, nella classe Optimist, le giovani promesse della vela Anna Chiara Merlo (LNI Mandello del Lario), Matteo Faraoni (LNI Ostia) e Sara Anzellotti (LNI Ostia).

Per la canoa, ha ricevuto il riconoscimento per il secondo anno consecutivo la campionessa mondiale ed europea di paracanoa Viktorya Pistis Shablova (LNI Cagliari), mentre nella canoa velocità sono state premiate Vittoria Zanazzi (LNI Mantova), Flavia Valente (LNI Molfetta) e Sofia Gavagnin (LNI Venezia).

Per il canottaggio, nella specialità Beach Sprint, disciplina olimpica a partire da Los Angeles 2028, hanno ottenuto l'ancora d'argento della Lega Navale Italiana, Azzurra Severini e Maria Lanciano (LNI Barletta), nel canottaggio in singolo Luigi Moffa (LNI Salerno) e nel canottaggio a sedile fisso lance a 10 remi Domenica Crisafi, in rappresentanza della squadra femminile della LNI Taranto, campione d'Italia 2024.

Per la prima volta quest'anno anche gli istruttori hanno ricevuto un riconoscimento. Sono stati premiati, per la canoa Marco Frau (LNI Cagliari), per la vela Paolo Mariotti (LNI Ostia) e per il canottaggio Cosimo Damiano Cascella (LNI Barletta).



Si è aggiudicata il premio per i migliori risultati agonistici ottenuti nell'ultimo biennio la Sezione della Lega Navale di Mandello del Lario e tra i dirigenti della Lega Navale Italiana che hanno contribuito di più nella promozione dello sport, Carola De Fazio, presidente della Lega Navale di Ostia e consigliere nazionale dell'associazione.

La manifestazione è stata anche l'occasione per ufficializzare la partnership tecnica tra la Lega Navale Italiana e Mizuno. Una collaborazione prestigiosa che unisce il brand di abbigliamento sportivo, fondato in Giappone nel 1906, alla principale associazione italiana nell'ambito degli sport nautici da 127 anni.



# La LNI al 64° Salone Nautico di Genova

## Cultura del mare, vela solidale e la campagna «Mare di Legalità»

di Maria Cristina Sabatini

**S**i è svolta dal 19 al 24 settembre la 64<sup>a</sup> edizione del Salone Nautico di Genova, che ha visto avvicinarsi fra stand, pontili e imbarcazioni in mostra più di 120 mila visitatori, registrando, nonostante il tempo non sempre benevolo, un +2,19% rispetto alla precedente edizione.

Il salone genovese ha potuto contare su una superficie espositiva pari a 220mila metri quadrati fra terra e acqua, 5000 mq in più rispetto a quella del 2023, nella quale hanno trovato spazio 1030 imbarcazioni e 1052 espositori; fra loro anche enti e istituzioni legati al mondo del mare. La Lega Navale Italiana era fra questi. Collocata all'interno dell'area Boating Discovery, lo staff della LNI ha risposto





alle domande dei numerosi visitatori interessati a conoscere le attività portate avanti dall'associazione. Alcuni di loro hanno colto l'opportunità di avvicinarsi e tesserarsi alla LNI proprio in occasione del Salone Nautico. Ad attirare l'attenzione degli amanti del mare è stata in particolare la barca inclusiva Hansa 303, esposta all'interno dello stand, emblema della cultura solidale al centro di iniziative e progetti promossi su tutto il territorio nazionale dal più grande ente pubblico associativo che si occupa di mare in Italia.



Il sipario sulla fiera nautica si è alzato giovedì 19 settembre, con la tradizionale cerimonia inaugurale. Nell'occasione, sono state numerose le autorità e le personalità dello sport che hanno fatto visita allo spazio espositivo della LNI. Tra loro il presidente del Senato, Ignazio La Russa, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, la presidente della Commissione Diritti Umani del Senato, Stefania Pucciarelli, il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Enrico Credendino, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il prefetto della città, Cinzia Teresa Torracco e Marta Maggetti, campionessa di vela nella classe IQFoil, medaglia d'oro alle ultime olimpiadi di Parigi. A fare gli onori di casa era presente il delegato regionale LNI per la Liguria, amm. Roberto Camerini, insieme allo staff della Presidenza Nazionale e della Sezione di Genova.

In occasione della 64ª edizione della fiera nautica non sono inoltre mancati conferenze ed eventi, organizzati dalla LNI all'interno della Sezione di Genova Centro, a pochi passi dalla manifestazione.

Domenica 22 settembre, protagonista è stata la rivista della LNI, la più antica rivista marittima in ambito civile, edita dal 1897. Il giornalista di Rai Sport e socio benemerito della LNI Giulio Guazzini, il direttore della rivista, Carlo Romeo e il presidente della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, condotti dal responsabile comunicazione LNI, Michele Valente, hanno presentato la nuova veste del magazine esplorando numerosi argomenti: dal Salone di Genova come osservatorio del settore nautico, ai risultati della vela alle olimpiadi di Parigi. Dalle paralimpiadi in tv, alle sfide inerenti alla divulgazione della cultura marittima e della nautica solidale nei media.

Lunedì 23 settembre, si è svolta invece la cerimonia di intitolazione di *Teta*, barca della legalità proveniente dalla Sezione di Lerici della LNI, al procuratore generale Francesco Coco, assassinato a Genova l'8 giugno del 1976 dalle Brigate Rosse, insieme agli agenti della sua scorta Giovanni Saponara e Antioco Deiana.

Il *Bavaria 34* è solo una delle 21 imbarcazioni facenti parte della campagna della LNI «Mare di Legalità» confiscate alla criminalità organizzata e affidate dallo Stato alla Lega Navale Italiana perché le faccia «rinascere a nuova vita», impiegandole in progetti etici di tipo culturale, ambientale,

sportivo e sociale. Di tutte le imbarcazioni *Teta* è l'unica ad essere impiegata in una sezione ligure.

Alla cerimonia di intitolazione erano presenti Massimo e Francesco Coco, rispettivamente figlio e nipote del magistrato ucciso dalle BR, che, accolti dal Presidente LNI Marzano, hanno coinvolto il pubblico con la loro emozionante testimonianza. Presenti alla cerimonia anche l'assessore alle attività sportive e al turismo, Alessandra Bianchi, e l'assessore alle disabilità, Lorenza Rosso in rappresentanza del Comune di Genova e per la Prefettura, la capo di Gabinetto, Veronica Frassinetti. La conferenza è stata infine l'occasione per illustrare le iniziative portate avanti dall'associazione «Il Porto dei piccoli» assieme alla LNI, a favore dei bambini più fragili e delle loro famiglie.



# OLIMPIADI DI PARIGI (MARSIGLIA) 2024

di Giulio Guazzini

**I**l mare come spazio unico dove percorrere strade non ancora scritte, sperimentare esperienze nuove ed esaltanti. Il fascino della sfida che esorta al coraggio, alla voglia di osare nel superamento dei limiti.

Ne sanno qualcosa i nostri atleti della vela a cinque cerchi, capaci di lasciare il segno dando prova di abilità, di determinazione e perseveranza, di saper disegnare traiettorie singolari, trasformandosi con le loro esperienze in preziosi modelli d'ispirazione per altri giovani agonisti.

È la prima volta infatti che l'Italia conquista due medaglie d'oro nella stessa Olimpiade.

Un'autentica impresa che permette alla nostra disciplina di entrare a pieno titolo nella storia.

Grandi protagonisti Marta Maggetti, regina della nuova tavola iQFOIL, e Ruggero Tita e Caterina Banti, fuoriclasse indiscussi del catamarano misto acrobatico Nacra 17.

Non è stato facile, come si può immaginare, ma in realtà, potevamo vincerne anche altre in un anno da incorniciare per la vela, costellato da eventi importanti come: il mondiale giovanile sul lago di Garda, l'Olimpiade di Marsiglia, appunto, e la Coppa America, tornata in Europa questa volta a Barcellona.

Qualche certezza per il sottoscritto alla sua settima Olimpiade come commentatore, telecronista di RAISport, la consapevolezza di poter raccontare





le prestazioni di una squadra preparata, sicura di aver lavorato bene, ma, in fondo, la percezione di assistere a un evento contraddistinto, anche questa volta, da molte possibili sorprese.

Come l'oro della 28 enne cagliaritana Marta Maggetti, un'atleta di valore, già quarta alle Olimpiadi di Tokyo sulle tavole RSX, un mondiale giovanile in tasca dieci anni fa e il premio di Velista dell'Anno Passion, ma soprattutto umiltà e talento da vendere.

Il suo un capolavoro sopraffino, dopo le regate eliminatorie combattute con grinta, la sfida a tre in Medal Race per il podio.

Da arginare le favorite: l'israeliana Sharon Kantor e la britannica Emma Wilson, che pur avendo condotto bene la prima parte della gara devono, subito dopo, capitolare di fronte alla scelta tattica perfetta di Marta alla seconda boa di bolina.

Una virata chirurgica che consente un doppio sorpasso con l'approccio preciso sulla layline di destra e dunque la medaglia d'Oro.

Un successo che ha un valore particolare per la vela, per lo sport azzurro ma innanzitutto per me velista, giornalista, «telecronista di lungo corso» in postazione a Marsiglia, questa volta, con un'icona della vela mondiale: la nostra Alessandra Sensini, la velista più medagliata della storia che sono riuscito a portare con me all'Olimpiade di Parigi 2024, a Marsiglia, in qualità di commentatore tecnico. Un'occasione irripetibile, una bella soddisfazione, oltre che una sorpresa, quasi una congiunzione astrale favorevole, poter raccontare, commentare con Alessandra, amica di vecchia data, oro a Sydney 2000 nel Windsurf, la medaglia d'oro, a 24 anni di distanza, di Marta Maggetti, prodigio prima dell'RSX e ora dell'iQFOIL, tavola volante. Un risultato, quello di Marta, che la consacra in fondo come la giusta erede del «mostro sacro Sensini» facendola entrare di diritto nell'Olimpo della vela.

Discorso diverso, quasi già scritto ma come sempre da confermare in acqua, la medaglia di Ruggero Tita e Caterina Banti nel Nacra 17 misto. Nessuno c'era riuscito prima. Vincere due ori consecutivi, un'impresa apparentemente impossibile ma, conoscendo il valore della «coppia prodigio» del catamarano volante, in fondo un risultato alla portata. Conosco bene Ruggero e Caterina, ci lega un rapporto di stima e amicizia. Un'ammirazione, per quanto mi riguarda, nei loro confronti consolidata nel tempo, da quell'oro che mancava da 21 anni conseguito in occasione di Tokyo 2020 in pieno Covid! Anche se, Ruggero, lo conoscevo da molto prima. Lo avevo ingaggiato e voluto con me a commentare in studio, come tecnico, la Coppa America numero 36, quella disputata ad Auckland in Nuova Zelanda, quella rivoluzionaria che ha voltato pagina aprendo agli AC 75, i monosci fiolanti con i Foil Arms, astronavi a vela che superano i 50 nodi.

Ruggero, ingegnere informatico, regatante perfezionista e talento del Nacra 17, con Edoardo Bianchi, Francesco de Angelis, Paolo Cori e Andrea Boscolo, aveva dato un contributo prezioso al racconto complesso di un nuovo modo di affrontare il match race e l'America's Cup volante!

Caterina Banti, 37 enne romana, laureata in Lingue e Civiltà Orientali, con un palmares strepitoso, due ori, quattro mondiali e tre europei, una volontà di ferro e forma fisica proverbiali, determinante per completare il capolavoro. Capace di condividere con Ruggero ogni situazione in barca e a terra, si è da subito rivelata l'asso vincente. Oltre alla prestanza fisica, un approccio mentale di grande livello decisivo per fare la differenza in ogni condizione.





A parlare meglio di ogni altra cosa sono i risultati conseguiti sul campo di regata di Marsiglia, segnato, escluse solo due giornate di vento sostenuto, per lo più, da bonacce, ariette degne di uno scenario lacustre. Sei primi, un secondo, oltre al secondo posto decisivo in medal race insieme a un controllo impeccabile del mezzo e degli avversari fanno il resto.

Con 24 punti di vantaggio sugli argentini diretti avversari, il gioco è fatto! Un secondo oro consecutivo per la «coppia terribile» del Nacra 17 azzurro che scrive la storia!

Una spedizione, quella Azzurra della vela, mai così solida e nell'insieme promettente.

La consapevolezza che tutto sommato anche nelle altre classi avevamo le carte per dire la nostra. Puntare alle medaglie nel Kite, specialità esordiente, con Riccardo Pianosi solo quarto al traguardo. Come nell'iQFOIL maschile con Nicolò Renna, che però, non riesce ad agguantare la finale.

Un quinto posto per Jana Germani e Giorgia Bertuzzi nel 49er FX. Quinto piazzamento anche per Chiara Benini Floriani sull'ILCA femminile (ex Laser). Incoraggianti anche le prestazioni degli altri azzurri, influenzate spesso da alcune circostanze sfavorevoli: Maggie Pescetto decima nel KITE femminile, Lorenzo Chiavarini nono nell'ILCA maschile e un quindicesimo di Elena Berta e Bruno Festo sui 470 dinghy misto. Per dovere di cronaca Elena, romana, dell'Aeronautica Militare ma proveniente come prima società dalla Lega Navale di Ostia e Bruno Festo, bresciano, della Lega Navale di Mandello Lario.

Tutto questo grazie al grande lavoro della comunità della vela agonistica, quello fondamentale portato a termine dalla FIV, (federazione italiana vela), in un quadriennio intenso e complesso (in realtà un triennio) gratificato dai lusinghieri risultati e riconoscimenti arrivati anche dal settore giovanile. Volgendo lo sguardo indietro a trecentosessanta gradi.

Sei medaglie d'oro il bottino della vela Azzurra dal 1936 ad oggi. La prima dalla classe 8 metri stazza internazionale di Giovanni Leone Reggio a Kiel 1936, poi l'oro in classe Star ad Helsinki di Agostino Straulino e Nicolò Rode nel 1952. Il primo oro tutto al femminile nel 2000 a Sydney di Alessandra Sensini nel Windsurf, seguono quelli di Ruggero Tita e Caterina Banti a Tokyo nel 2021 e a Marsiglia nel 2024 sul Nacra 17 e infine quello di Marta Maggetti sempre a Marsiglia nella nuova tavola volante iQFOIL.

Bilancio agonistico positivo nel suo complesso per la vela Olimpica reduce da Marsiglia.

Ora che sembra mancare il tempo per metabolizzare la sbornia marsigliese e l'attenzione che si è spostata a Barcellona, come è giusto che sia, per l'America's Cup numero 37 con i velisti Lunatici delle macchine volanti, precursori del futuro, eroi «pradini», costretti a capitolare nella finale della Louis Vuitton Cup





di fronte agli inglesi di Ineos, team guidato dal carismatico e coriaceo Sir Ben Ainslie, sarebbe il caso di soffermarci anche su alcuni altri aspetti legati alla complessità del nostro sport, analizzando magari in primo piano tutto ciò che riguarda la comunicazione, il racconto delle regate e la rappresentazione di quei valori insiti nello sport della vela. Qualche considerazione, una riflessione costruttiva credo andrebbe fatta in merito ad alcuni aspetti della manifestazione. Prima di tutto sui formati delle regate, troppi condizionamenti spesso caldeggiati dagli sponsor per andare incontro a quell'esigenza di spettacolarizzazione imposta dai format televisivi. Quella regata d'esordio «Marathon iQFOIL» di Marsiglia, con «l'inutile passaggio» dietro l'isolotto, rivelatosi poi «letale» (per mancanza di vento), passerà alla storia! Risultato: squalificare la credibilità di una disciplina emergente di fatto per la prima volta nello scenario olimpico, sotto i riflettori di un pubblico internazionale. Da non tralasciare, infine, il meteo con il fenomeno incombente del cambiamento climatico che, come abbiamo visto in Francia, può influenzare pesantemente lo svolgimento delle gare. Appena il tempo di concentrare le energie e puntare lo sguardo a Los Angeles 2028.

# Assemblea Generale dei Soci (Senigallia 18 e 19 ottobre)

*RRLN*

**C**oesione interna all'associazione, forte determinazione nella risoluzione delle problematiche e una crescita di 3000 soci rispetto allo scorso anno, che si attestano oggi ad oltre 59 000. È quanto emerge dalle conclusioni dei lavori dell'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale Italiana, organizzata quest'anno a Senigallia dalle Sezioni della LNI di Marzocca e di Falconara Marittima.

Dopo 14 anni, l'Assemblea Generale dei Soci (AGS) è tornata nelle Marche, terra d'origine del giornalista, scrittore e marinaio Augusto Vittorio Vecchi, meglio conosciuto come "Jack La Bolina", considerato l'ispiratore della Lega Navale Italiana, cui l'associazione ha dedicato una mostra nella suggestiva Rotonda a Mare che il 18 e 19 ottobre ha ospitato i lavori dell'organo di vertice della LNI.





A Senigallia erano presenti i rappresentanti delle strutture periferiche della Lega Navale Italiana, insieme ai membri della Presidenza Nazionale, ai consiglieri nazionali e ai delegati regionali. La relazione presentata dal Presidente Nazionale, Donato Marzano, sull'andamento morale ed economico dell'associazione e sulle linee di sviluppo per il triennio 2025-2027 e quella del Direttore Generale, Marco Predieri, sul

bilancio preventivo 2025 sono state votate all'unanimità dall'Assemblea. Nella giornata di lavori, la Presidenza Nazionale ha approfondito le problematiche di interesse che riguardano l'applicazione della Direttiva europea Bolkestein alle concessioni demaniali e il riconoscimento dei Centri d'Istruzione Nautica (CIN).

Materie su cui il vertice della LNI è intervenuto in modo risoluto nelle diverse sedi istituzionali per trovare una soluzione che consenta all'associazione di continuare a svolgere su tutto il territorio nazionale le proprie attività istituzionali nell'ambito della cultura del mare, dello sport per tutti, della formazione nautica, dell'inclusione sociale e della salvaguardia ambientale. La giornata di lavori è proseguita con una serie di approfondimenti sulla campagna nazionale "Mare di Legalità" con le barche confiscate alla criminalità organizzata e affidate dallo Stato alla LNI, sui valori della Lega Navale Italiana, sulle attività di comunicazione e promozione, sulle iniziative promosse dal Centro Culturale Ambientale, dal Centro Culturale per la Formazione Nautica e dal Centro Studi Tradizioni Nautiche e con i successivi interventi dei rappresentanti delle strutture periferiche.

Tradizione e inclusione sociale sono stati i temi al centro dell'evento inaugurale dell'AGS 2024. Il Ministro per le Disabilità, Alessandra Locatelli, nel suo messaggio indirizzato ai soci, ha parlato di



un impegno comune tra LNI e Dipartimento per le politiche in favore delle persone con disabilità, “che si inserisce perfettamente in quel percorso che stiamo promuovendo e che mira a garantire il diritto di ogni persona alla piena partecipazione alla vita delle nostre comunità”. La LNI è stata recentemente invitata ed ha partecipato al primo G7 Inclusion e Disabilità che si è tenuto ad Assisi (14-16 ottobre). Tra le autorità civili e



militari intervenute, hanno portato il loro saluto all'Assemblea l'Assessore regionale, Goffredo Brandoni, il Sindaco di Senigallia, Massimo Olivetti, il Direttore Marittimo di Ancona, Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Vitale e il Presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore. Dopo l'intervento del Presidente della Lega Navale Italiana, Donato Marzano, si è tenuto un panel sui temi delle tradizioni e dei valori del mare e dell'inclusione sociale. Andrea Stella, presidente e fondatore de "Lo Spirito di Stella", nome del primo catamarano al mondo interamente accessibile a persone con disabilità motoria, ha parlato del giro del mondo 2023-25 "Wow-Wheels on Waves" insieme all'ammiraglio di squadra Carmelo Bonfiglio di Difesa Servizi e a Tullio Picciolini, navigatore e skipper de "Lo Spirito di Stella". Insieme a loro anche Carmelo Forastieri, presidente della classe Hansa e atleta paralimpico della Lega Navale Italiana Sezione di Palermo, considerata un'eccellenza nel settore della "nautica solidale". Un impegno in favore dell'accesso di tutti al mare e alla nautica che avrebbe riscontrato l'attenzione di un attento osservatore delle questioni legate alla marittimità quale era Augusto

Vittorio Vecchi, secondo lo storico e archivist Giuseppe Merlini, che nel suo intervento ha parlato della vita, delle opere e del legame con le Marche del "padre fondatore" della LNI e presentato la terza edizione del volume curato con Luigi Anelli dal titolo "Jack La Bolina. Al servizio del mare italiano". I lavori dell'Assemblea Generale dei Soci sono stati preceduti da un convegno tenuto da esperti medici su alimentazione, prevenzione, sport e salute, al centro di numerose iniziative promosse dalla Lega Navale Italiana sia a livello nazionale che locale.



“Il bilancio di questa Assemblea Generale dei Soci è positivo e ci consente di guardare con ottimismo al futuro proseguendo nel consolidamento delle tante iniziative e progetti avviati”, afferma il Presidente della Lega Navale Italiana, Donato Marzano, che sottolinea: “Il sostegno mostrato dalle strutture periferiche ci consente di affrontare, con sempre maggiore convinzione e slancio, le sfide e le problematiche che toccano da vicino l’associazione. L’anno che si sta per concludere resterà nella storia della LNI, con l’avvio della campagna “Mare di Legalità” alla presenza del Presidente della Repubblica, la prima volta di un Capo dello Stato coinvolto in un’iniziativa della LNI, ma anche con la risoluzione della problematica relativa all’iscrizione dei gruppi sportivi della Lega Navale Italiana al Registro Nazionale delle Attività Sportive Dilettantistiche (RASD), grazie al supporto della Federazione Italiana Vela, della Federazione Italiana Canoa Kayak e della Federazione Italiana Canottaggio, con cui abbiamo ristabilito nell’ultimo quadriennio un rapporto di leale e fattiva collaborazione. Un plauso, infine, va ai presidenti della Sezione di Marzocca, Raffaele Mancuso e di Falconara Marittima, Daniele Montali e ai loro direttivi. Due piccole strutture della Lega Navale per numero di soci, ma molto ben radicate nel tessuto territoriale, che grazie al lavoro di squadra e ad un convinto impegno sono riuscite ad organizzare al meglio questo appuntamento istituzionale centrale per la vita della nostra associazione”.



# Il Triveneto e la Lega Navale Lo racconta il Delegato Regionale della LNI

di Pierpaolo Scubini

**L**a Lega Navale quanto è radicata in un contesto che rappresenta la storia del mare con Venezia e Trieste?

Anzitutto devo premettere che, se Venezia ha rappresentato la storia del mare dalle sue origini, Trieste non può vantare una storia altrettanto antica ma non per questo meno importante.

La Lega Navale in questo contesto ha avuto un ruolo importante che si è sviluppato nell'arco degli anni assumendo sempre maggiore forza in virtù delle attività svolte.

*Le principali iniziative in corso e quelle realizzate più recenti?*

Non me la sento di parlare soltanto di Venezia e Trieste, che sono, per così dire, le Sezioni «maggiori» perché tutte quelle del Triveneto sono impegnate ugualmente nei limiti delle loro possibilità a far conoscere la Lega Navale Italiana.

Se parliamo di Venezia, la Sezione è impegnata nel sociale con i disabili anche attraverso le uscite didattiche con le barche «hansa» oltre a quelle con le unità dei Soci ma allo stesso modo lo sono le Sezioni di Trieste, Monfalcone, Grado e Chioggia, dove però convergono anche tutte le altre Sezioni «minori» prive di





base nautica. Non dobbiamo però dimenticare che alcune Sezioni lacustri come Belluno, Desenzano Garda, Riva e Vicenza operano allo stesso modo e con lo stesso impegno tanto quanto Treviso, Bolzano e Trento.

Venezia è anche impegnata con il Salone nautico, dove tutte le Sezioni collaborano come in occasione della «Barcolana».

La collaborazione con gli Istituti Nautici di Trieste e Venezia riveste un ruolo particolare mentre tutte le Sezioni collaborano con le scuole presenti sul territorio.

Diversi protocolli d'intesa sono in essere presso le Sezioni soprattutto con Associazioni impegnate nel sociale che sfociano spesso con visite alle Sezioni e uscite didattiche.

Particolare importanza rivestono in tutte le Sezioni l'attenzione all'ambiente e l'insegnamento al suo rispetto.

*Il rapporto con le Sezioni? Le responsabilità del Delegato?*

Nel caso del Trivento il rapporto con le Sezioni e con i loro presidenti lo definirei ottimale in quanto ci riuniamo regolarmente ogni due mesi per discutere delle più svariate problematiche che riguardano la corretta conduzione della vita sociale nelle Sezioni nel rispetto dei nostri Regolamenti e delle normative emanate dai vari Ministeri.



Il ruolo, ma se vogliamo definirlo responsabilità, del Delegato sta proprio nel cogliere le difficoltà che possono sorgere all'interno di una Sezione e suggerire ai rispettivi presidenti la corretta soluzione.

*Alcuni momenti particolari. La Barcolana?*

Sicuramente di momenti particolari ve ne sono molti, e tra i più impegnativi posso senz'altro annoverare sia la «Barcolana» sia il Salone Nautico di Venezia.



### *Venezia e la Lega Navale?*

Venezia, essendo la Sede Nautica ubicata sull'isola del Lido, ha una vita sociale piuttosto intensa anche per quanto riguarda gli impegni con il Collegio Morosini, con l'Istituto Nautico e le altre attività derivanti dalle Sezioni limitrofe che ovviamente si appoggiano alla Sezione di Venezia.

### *Rapporto con i giovani?*

In tutte le Sezioni del Triveneto i rapporti con i giovani rivestono una grande importanza, visto che sono il nostro futuro, per cui si cerca di coinvolgerli nelle attività che loro prediligono.

### *I Soci storici?*

A Trieste posso citare il Socio Ennio Abate, che ha retto la Sezione per diversi mandati prima di essere nominato Delegato Regionale per il Triveneto e la Lombardia per poi essere nominato Delegato Regionale emerito e consulente particolare del Presidente Nazionale, al quale anche io mi rivolgo molto spesso per consultazioni. Ce ne sono ancora altri ma non vorrei mancare di rispetto a qualche Socio che sicuramente ometterei di citare.

### *La realtà nazionale e le Sezioni. Come ottimizzare il rapporto?*

Il rapporto fra realtà nazionale e Sezioni, anche se avviene tramite il Delegato Regionale, potrebbe sicuramente essere migliorato con un maggiore utilizzo degli strumenti elettronici moderni, che danno risposta immediata. Mi rendo conto però che la gestione di 250 Sezioni non è sicuramente facile e richiede tempo, perché le problematiche sono tante e molto diversificate.

# Il Triveneto a Roma

## Intervista con Massimo Comelato, consigliere nazionale LNI

RRLN

*Quando hai cominciato ad andare per mare?*

Ho cominciato con il Nautico qui a Venezia. Avevo sedici anni quando mi sono imbarcato come mozzo sulla *Pedrin*, una vecchia petroliera con il ponte al centro che faceva rotta su tutto il Mediterraneo meridionale. A sedici anni ho visto Tunisi. L'esperienza del Nautico era importante perché uscivi preparato e questo dava sicurezza sia alle famiglie sia agli armatori.

*Poi?*

Una volta diplomato mi sono imbarcato con l'Adriatica, una compagnia di primissimo piano. A un certo punto ho deciso di cambiare, imbarcandomi da secondo in una delle prime compagnie che trasportava gas. Ho continuato a navigare e da comandante ho navigato a lungo fino poi a diventare comandante di armamento.

*Questi anni di mare cosa ti hanno insegnato?*

Mi hanno insegnato in primo luogo a navigare e soprattutto a fare sacrifici, a capire il prezzo della vita. Non c'ero quando è morto mio padre, non c'ero quando è nato mio figlio, però so che il mare insegna molto per chi vuole imparare.

*Il mare più bello?*

L'Adriatico è il mare di casa quindi non c'è niente da fare. Vivere a Venezia oltretutto non è facile perché la laguna non è il mare, ha i suoi pericoli e anche l'odore è diverso.

*Come è cambiato il mondo del mare attraverso la tua esperienza nella LNI?*

Quando sono andato in pensione, nonostante le offerte ricevute, ho scelto di



puntare sulla LNI e sulla Sezione di Venezia, cui ero iscritto fin da bambino. La sfida che vivo e su cui ho formato la mia scelta è stata proprio quella di avvicinare al mare i più giovani. La LNI ha la sua ragione di essere in questo. È un lavoro complesso, perché richiede tanta pazienza e volontà. Per un ragazzo che si innamora del mare ce ne sono altri che invece non lo considerano. Ma quei ragazzi che riusciamo a formare sappiamo che sono quelli che potranno prendere il nostro posto.

*Difficile fare il consigliere?*

I rapporti con i delegati e con le Sezioni che rappresentiamo richiedono anche loro molta pazienza. Aiuta molto il fatto di avere avuto esperienza come presidente di una Sezione complessa come Venezia. So quindi i problemi ma anche le risorse di tutte le Sezioni del Triveneto con i quali ho ottimi rapporti. C'è amicizia e condivisione. Basti pensare che i nostri incontri sono bimestrali e ci sentiamo quotidianamente, anche perché sono convinto che la comunicazione fra noi sia fondamentale.

*Con la Presidenza?*

Con la Presidenza Nazionale LNI deve esserci molto affiatamento e molta fiducia reciproca. La rotta deve essere chiara, anche perché noi consiglieri nazionali siamo sul territorio i rappresentanti della Presidenza Nazionale e in Presidenza Nazionale possiamo rappresentare il territorio. Per la struttura stessa della LNI il consiglio nazionale è uno strumento fondamentale perché è non solo formalmente l'organo di governo della LNI. Non dimentichiamoci che stiamo parlando di quasi sessantamila soci con più di duecento Sezioni.

*Attività importanti?*

Una delle attività, oltre al sociale, della LNI sono le patenti, e posso dire con cognizione di causa che i nostri soci patentati sono da sempre ottimi comandanti di imbarcazioni da diporto. La tradizione conta e non c'è nessun'altra realtà italiana che abbia formato tanti diportisti nella sua storia. Non dimentichiamo che le patenti nautiche sono state a lungo delegate dallo Stato in esclusiva alla LNI, a proposito di tradizioni che contano.



# La Lega Navale Italiana in laguna

## Intervista con Flavio Rossetto, presidente della Sezione LNI di Venezia

RRLN

*Lei è il nuovo presidente della Sezione di Venezia.*

Da maggio sono stato eletto e già mi sembra un secolo per le cose da fare e per gli impegni che abbiamo. Abbiamo alcune iniziative importanti e urgenti, oltre alle attività quotidiane. Sicuramente l'integrazione sul mare e in barca è una delle nostre priorità. Non a caso la Sezione di Venezia è stata fra le prime d'Italia a lanciare il progetto Vela per Tutti, lavorando a stretto contatto con l'Ospedale San Camillo all'Isola del Lido, a un chilometro dalla nostra base nautica. Uno degli Hansa 303 lo abbiamo avuto a Venezia. Sempre nell'ambito del sociale, per l'Ottobre Rosa, oltre duecentocinquanta donne sono state ospiti della Sezione e abbiamo messo in essere numerose iniziative con loro. L'ultima l'abbiamo dedicata alle donne operate per i tumori al seno, formandole per i Dragon Boat, che hanno anche una specificità per il recupero funzionale della muscolatura delle braccia.

*Quali sono gli altri impegni che possiamo ricordare?*

Un altro fronte che ci vede impegnati è il nostro contributo come soci alla pulizia delle spiagge, rive e isole abbandonate per la salvaguardia della laguna. Forse è opportuno ricordare che la laguna è un ecosistema molto delicato e il primo intervento da fare, su cui siamo anche noi impegnati, è la lotta al moto ondoso. Il moto ondoso può fare molti danni perché provoca l'erosione delle rive. Non dimentichiamoci anche della sicurezza dei ragazzi – non solo i nostri ma tutti – che fanno attività nautiche sportive che purtroppo non raramente rischiano l'incidente proprio per via del moto ondoso e dell'eccessiva velocità in laguna. Occorrerebbe che anche le istituzioni facessero la loro parte ma è mia impressione che si trovino in difficoltà ad affrontare il problema, che esiste e deve essere risolto.

Ultimo impegno che ci terrei a evidenziare perché ci sta molto a cuore è il rapporto con le scuole di ogni grado, per cui operiamo in splendida sinergia con la Marina Militare e la Guardia Costiera.



# «Il Ristorantino» della LNI di Grado

*RRLN*

Mi chiamo Mauro Bagolin; mi sono diplomato nel lontano 1979 alla scuola alberghiera. Da lì ho fatto diverse esperienze lavorative, iniziando dal ristorante «Al Trovatore». Mi sono trasferito poi a Mestre, al ristorante «Marco Polo», poi Cortina al «Caminetto», a Venezia al «Milion». Per uno chef stellato ho fatto un periodo di banchettistica tra Verona Firenze e Cannes. Ho gestito un locale per undici anni, fino alla nascita dei miei due figli, Elia e Marco. Poi Kitzbühel, Corvara, fino all'odierna gestione de «Il Ristorantino», nella sede della Lega Navale Italiana di Grado.

Una delle mie ricette più gradite ai Soci al ristorante sociale? Eccola:



## BORETTO ALLA GRADESE

Bruciare un aglio nero con dell'olio di arachide; quando l'olio è scuro versare il pesce (cefali o branzini) tagliato a tranci.

Rosolare ambo i lati, salare con sale grosso e pepe, continuare per qualche minuto, sfumare con aceto di vino bianco (circa un bicchiere), lasciare evaporare completamente, unire acqua bollente fino a copertura del pesce.

Cucinare il pesce per circa 20 minuti; togliere i tranci e ridurre il sugo a densità desiderata.



# La «Lanterna» della LNI di Trieste

RRLN

**S**ono Claudio Gambardella, sono nato a Trieste nel 1976 e da sempre ho avuto la passione e l'interesse per la cucina e la ristorazione. Dal 1991 ho iniziato la gavetta facendo diverse esperienze lavorative. Nel 2002 ho aperto il mio primo ristorante alle Isole Canarie, poi in Italia, dove ho avviato due gastronomie e ho collaborato all'apertura e all'avviamento di alcuni locali, fino ad arrivare alla «Lanterna» della Lega Navale Italiana di Trieste, dove con cura mi occupo della cucina e del ristorante. Ecco una delle mie ricette preferite:



## LINGUINE ALLA DAMA BIANCA



### INGREDIENTI:

gamberoni, porro, burro, olio evo, sale, grappa, panna da cucina (20%) con eventuale aggiunta di latte q.b., linguine, semi di papavero.

**PROCEDIMENTO:** soffriggere il porro con burro e olio EVO, tagliare a pezzettoni i gamberi precedentemente puliti ed unirli al porro quando imbrodato; rosolare per 1/2 minuti e sfumare con la grappa. Aggiungere successivamente crema di latte e lasciare bollire per una decina di minuti.

Scolare la pasta al dente, «risottarla» per un minuto e poi impiattarla aggiungendo i semi di papavero e un filo di olio EVO.

# LOREDANA LIPPERINI E LA LNI

## Dalla radio al Premio Ottone. Intervista a Loredana Lipperini

di Antonello De Fortuna



**F**ra le migliori conduttrici radiofoniche di contenuto, Loredana Lipperini ha alle spalle una lunga e prestigiosa carriera anche nella carta stampata. Protagonista delle terze pagine di *Repubblica*, *Sipario*, *L'Espresso*, Loredana Lipperini ha mosso i primi passi a Radio Radicale, nella prima redazione nazionale alla fine degli anni 70, quando il segnale dell'emittente arrivò in tutta Italia. Poi Radio Rai, dove ha condotto numerosi programmi legati alla musica e alla letteratura. Dal 2004 ha un blog, «Lipperatura», dove pubblica commenti su attualità e cultura. È stata una delle voci storiche di RadioTre con Fahrenheit.

Loredana Lipperini ha sempre avuto un ruolo particolare nel mondo dei media. Attentissima alle nuove generazioni, ha scritto e raccontato le nuove tendenze

culturali senza mai inseguire mode e personaggi, ma anzi cercando con sapienza di monitorare il mondo della cultura italiana attraverso i media.

Uno degli impegni cui tiene di più è però il Premio Letterario Internazionale del Mare Piero Ottone, di cui è presidente. Il Premio ha come sede Capraia e si incentra sulla letteratura di mare, un mondo caro a quello che è stato uno dei migliori giornalisti italiani.

Piero Ottone, non a caso, ha scritto un piccolo capolavoro per chi ama il mare, *Piccola filosofia di un grande amore: la vela*, edito nel 2001 da Longanesi e purtroppo mai più ripubblicato; è uno dei più bei libri che siano stati scritti su questo argomento. Vale la pena qui riprendere quanto lo stesso Ottone aveva scritto presentando il volume. «Perché si va a vela? La risposta a una domanda al tempo stesso così semplice e impegnativa si trova in questo piccolo manuale filosofico scritto da un grande giornalista, notissimo anche come appassionato di vela di lungo corso, che in queste pagine ricorda, tra l'altro, episodi vissuti personalmente o da altri. Un libro, quindi, che è frutto dell'esperienza e che diventa una lezione di vita. Perché andare in barca non è soltanto un modo per tuffarsi nella natura, per conoscere se stessi, i propri orizzonti e i propri limiti, ma soprattutto per vivere in un'altra dimensione, per tanti motivi diversa da quella che si vive ogni giorno sulla terraferma. L'andare per mare – e in mare non vi sono certez-

ze – implica una filosofia del viaggio tutta particolare: è scomodo, richiede abilità, un certo sforzo fisico, resistenza alla fatica, sangue freddo; infine, può essere rischioso. Ma restituisce il senso dell'avventura in un modo antico, dove il tempo, lo scorrere del tempo, nonostante il prezioso ausilio delle nuove tecnologie per stabilire la posizione o misurare le distanze, non è sostanzialmente cambiato rispetto al passato. Un'isola raggiunta in aereo è un'isola come tante altre; raggiunta dal mare al termine di sei giorni di traversata diventa un luogo incantato: chi vi arriva può sentirsi un piccolo, novello Ulisse approdato alla sua personale Itaca dopo aver attraversato un territorio senza frontiere, dove le colonne d'Ercole non esistono. Il viaggio – non importa dove si va, dice l'autore, quel che importa è andarci – accende le emozioni e libera la fantasia, tra desideri e rimpianti, nostalgie e speranze. Con le sue giornate di calma piatta oppure di pieno sole in un cielo sereno, di brezza o di vento forte, di burrasca, tempesta o addirittura naufragio che può volgere in tragedia, il viaggio è un'allegoria della vita, la vita stessa».



Loredana Lipperini ha accettato di scambiare due parole con noi sul suo rapporto con la LNI e la cultura del mare.

*Come nasce l'alleanza tra il Festival letterario di Ventotene, la sua creatura, e la Lega Navale Italiana?*

Nasce dalla consapevolezza dell'importanza della legalità. Il nostro essere animali sociali non può che venire dalla cultura; intendiamoci però: la cultura non è erudizione, non è competenza su alcuni libri, ma è il desiderio di condividere il sapere. Questo, per me, è cultura.

*Un festival letterario su un'isola cosa vuol dire?*

Vuol dire tante cose, soprattutto su un'isola come Ventotene, che è un'isola particolare, fatta non soltanto di bellezza naturalistica, ma anche di storia e di memoria, perché è stata l'isola del confino, del carcere di Santo Stefano.

Un Festival su un'isola significa andare a ritessere, ancora una volta, fili con il nostro passato per rapportarci al presente.

E poi c'è la separazione dalla terraferma: quando si è su un'isola si riacquista il tempo attraverso quello spazio, per ripensarsi e pensare a una scrittura diversa, a relazioni diverse con gli altri scrittori.

*Lei è presidente della Giuria del premio letterario intitolato a Piero Ottone, che si svolge a Capraia, altra isola. Ottone ha scritto che «andare in barca non è solo un modo per tuffarsi nella natura, ma è proprio un modo per conoscere se stessi».*

La scrittura è un modo per conoscersi e anche per conoscere gli altri; in un'epoca come la nostra, dove sempre più, purtroppo, si tende a dire «io». Ma senza un «noi» non siamo nulla. Come sostenevo precedentemente, la cultura è condivisione: scrivendo ci si conosce, ma – soprattutto – si porge lo sguardo verso gli altri. Scrivere deve portare qualcosa, come tutte i grandi libri hanno fatto. Basterebbe pensare ai grandi capolavori del passato per rendersene conto.

*Se dovesse scegliere una cosa, una sola cosa, da portare in barca insieme ai ragazzi della Lega Navale, quale sceglierebbe?*

La speranza. È tutto, in un momento come questo.



# L'inaugurazione del Monumento al Marinaio d'Italia Brindisi, 4 novembre 1933

di Marina Pagano

**F**u merito soprattutto della Lega Navale Italiana se il Monumento al Marinaio sorse a Brindisi per ricordare la gratitudine della Nazione ai suoi eroi del mare.



Nella sua funzione di «architettura politica», comprendeva tutte le caratteristiche patriottiche che differenziano i monumenti dalle costruzioni per abitarvi, custodendo i valori e la vera ragione per cui fu costruito. La sua forma semplice e lineare deriva dal timone, che si staglia sull'azzurro del mare e del cielo. Il timone identifica la parte vitale della nave a cui si affida il marinaio, ma anche tre virtù cardinali della gente di mare: la volontà che sa operare, l'intelligenza che sa guidare, la forza che sa vincere.

Nel nome di «grande silenziosa» che la Marina aveva meritato era contenuto il sacrificio di tanti marinai ma anche un procedere senza clamori e un lungo periodo di abnegazione e di amarezze da cui si voleva risorgere e temprarsi, trasmettendo al Paese la propria coscienza marinara.

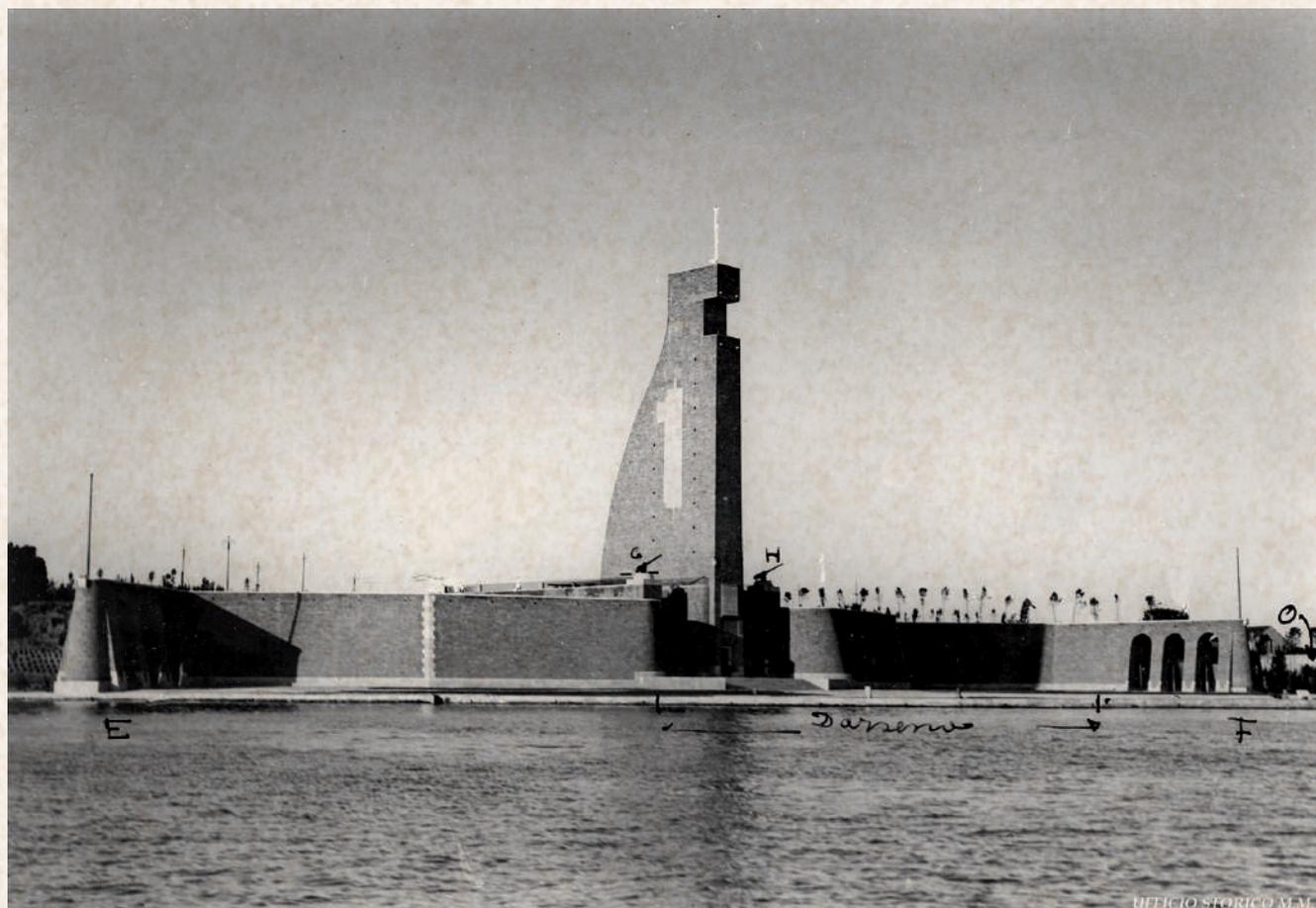
In un discorso ai dirigenti provinciali della Lega Navale Italiana, Achille Starace, segre-

tario del PNF e commissario straordinario della LNI, espresse il proprio compiacimento per la diffusione della cultura marinara nelle scuole, negli sport nautici, nella produzione editoriale e nel mantenere vivo il ricordo dei sacrifici di una nazione offrendo un monumento simbolo dell'abnegazione della gente di mare.

La costruzione del Monumento sul porto di Brindisi, proposta dal Ministero della Marina, era stata decisa il 20 giugno 1925. Per la raccolta dei fondi necessari, la scelta della città e il bando di concorso per il progetto fu costituito un Comitato presieduto dalla Lega Navale. Dei 92 progetti – che furono esposti a Roma nel luglio del 1932 – vinse quello presentato dall'architetto Luigi Brunati e dallo scultore Amerigo Bartoli, con il titolo «Sta come torre», che riprendeva un verso del *Purgatorio* dantesco: «Vien dietro a me, e lascia dir le genti: sta come torre ferma, che non crolla già mai la cima per soffiare venti».

I lavori di costruzione, iniziati il 28 ottobre 1932, decimo anniversario della marcia su Roma, furono completati nell'ottobre successivo, proprio nella città in cui quindici anni prima, il 12 novembre 1918, il «Grande Ammiraglio» Paolo Emilio Thaon di Revel aveva firmato il Bollettino della Vittoria sul mare della Grande Guerra. Gli artisti seppero fondere il semplice con il maestoso in una sorta di pietra tombale; lì era la *pietas* di coloro che scomparvero nella profondità del mare lasciando i propri nomi incisi su lapidi.

Sulle pareti laterali del timone, che si eleva per 53 metri, furono applicati bassorilievi di grandi fasci littori (successivamente rimossi). Ai lati del monumento, sul piazzale superiore, al posto delle due statue di marinai previste nel progetto, furono sistemati cannoni sottratti a sommergibili austro-ungarici, mentre alla base della scalinata che porta all'ingresso, furono collocate le ancore appartenute all'incrociatore leggero austriaco *Saida*, ceduto nel 1920 alla Regia Marina. A de-



stra e a sinistra serrano il timone due muraglie alte dieci metri, che terminano ad arcate. Dal piazzale inferiore, che si apre sul mare, si accede alla cripta, a forma di scafo capovolto, nella base del timone. La cripta è profonda 27 metri, con archi alti 10 «lanciati in alto quasi prore di navi che puntano verso il cielo». Lungo la navata si aprono 8 recessi a forma di stella sul cui pavimento, in marmo nero, sono scolpiti i nomi di 5992 marinai che diedero la vita per la Patria dal 1866 alla prima guerra mondiale. Sull'altare, una statua in bronzo di Maria Stella Maris eseguita da Amerigo Bartoli. Dalla base del timone si sale tramite le scalinate al piazzale superiore, di circa 5000 metri quadrati, che chiuso da muri e da arcate ricorda il Foro di Augusto, nella cui parte centrale sorgeva il tempio di Marte.

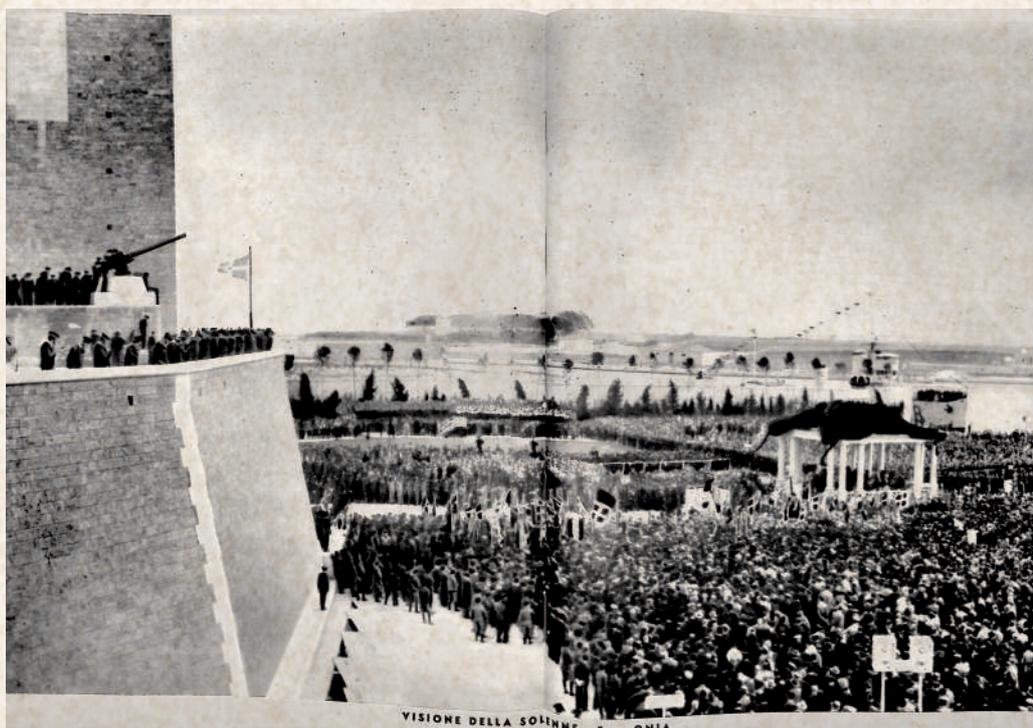
Alto, massiccio, il gigantesco timone in pietra di carparo sovrasta sulla sponda occidentale del canale che unisce il porto esterno all'interno. Un simbolo uguale lo aveva impresso Nerva sulle monete dell'impero a rappresentare la potenza di Roma.

Il 31 ottobre giunsero nel porto le unità della II Squadra Navale e della VI Divisione. Nonostante Brindisi fosse quasi alla periferia delle comunicazioni della Penisola, una moltitudine di Soci della Lega Navale fu presente alla cerimonia sventolando 96 guidoni e il labaro per rendere omaggio alla memoria del Marinaio d'Italia. Centinaia le bandiere; nessuna Associazione volle essere assente. Per l'occasione, un ponte di barche collegò il centro della città con la riva Posillipo, dove si trova il monumento, per agevolare la partecipazione dei cittadini. Dieci lunghi treni provenienti da ogni parte d'Italia riversarono per le vie di Brindisi migliaia di persone. Da porte, balconi e finestre tutti guardarono entusiasti la pavesata di trofei di bandiere, l'arrivo del piroscalo del Lloyd Triestino, l'*Helouan*, e il passaggio delle alte autorità. Diverse Nazioni che furono alleate durante la guerra intervennero alla cerimonia: Inghilterra, Francia, Giappone e Russia, rappresentate dai rispettivi addetti navali a Roma.

Un colpo di cannone sparato dall'incrociatore *Alberto di Giussano* anticipò l'arrivo del treno reale in stazione; le trombe squillarono l'*Attenti reale*, mentre la compagnia d'onore presentava le armi e dalla vettura salone scendeva re Vit-

torio Emanuele III con numerosi membri della Casa Reale, accompagnato dal Grande Ammiraglio Thaon di Revel, in rappresentanza del Capo del Governo Mussolini. Dai forti e dalle navi continuarono a tuonare i cannoni.

A un segnale, in un silenzio improvviso dopo l'arrivo del Re, l'urlo di evviva della folla e il saluto alla voce delle scolte di Marina, si diffuse l'eco di nove rintoc-



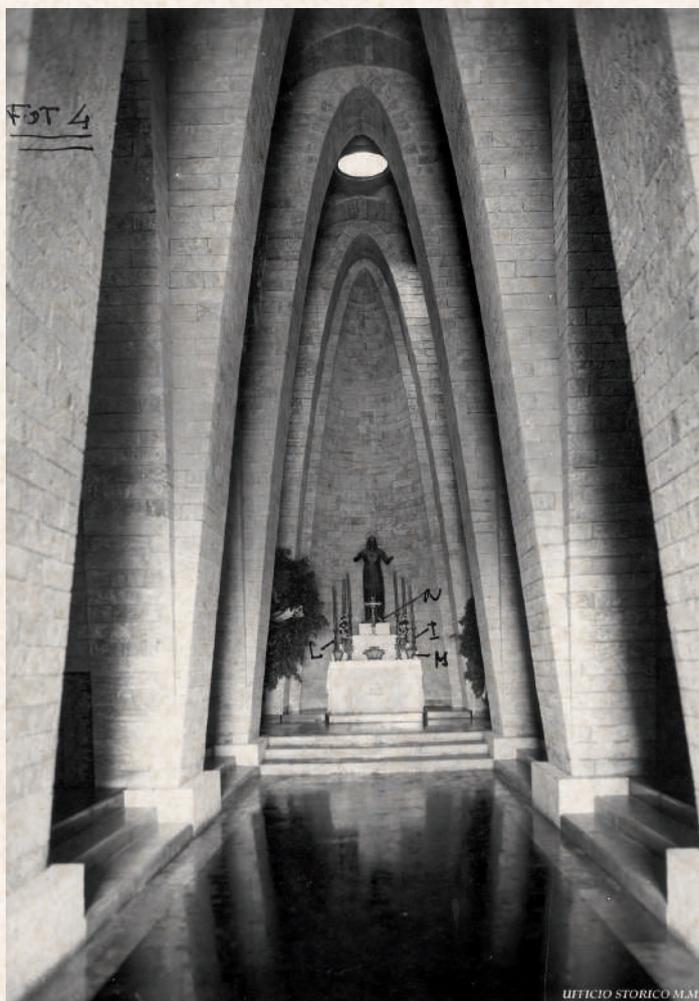
chi della campana che il mare aveva restituito. Le salve delle navi spararono ventuno colpi, le squadriglie degli idrovolanti alzatisi dal vicino idroscalo militare rombarono poco prima del cannone presso la cripta, dove il monsignor Giordano, ex cappellano della Marina, pronunciò le preghiere che consacravano il monumento alla memoria degli eroi del mare.

Sul podio, alla presenza del Re, l'ammiraglio Giuseppe Sirianni pronunciò queste parole: «Un prode soldato, che fu in fraterna comunanza di vita con i marinai al fronte, nel vivo ricordo, nel costante pensiero, nel suo infaticato ardore, mosse la Lega Navale ad offrire alla Marina questo Monumento, come dono spirituale alla Nazione. Innalzato al cospetto del mare nelle sue linee rudi e severe come per vincere le onde e le tempeste, esso vuole onorare la memoria ed eternare il ricordo della lunga schiera dei marinai caduti per l'indipendenza e la grandezza d'Italia. L'austero simulacro si erge in questa Brindisi che la guerra conobbe, non lungi dalla colonna che Roma pose, pietra miliare sulla via che si prolunga al di là del mare, e trova in noi cuori capaci di intenderlo e di fieramente custodirlo».

Così Achille Starace nel suo messaggio: «Nel gennaio dell'Anno VII, quando il Duce mi affidò la Lega Navale, accolsi la nuova consegna in piena disciplina, ma anche con fede e con intima gioia. Fra i compiti e i doveri segnati alla Lega Navale, alla salda coscienza marinara del popolo italiano, il Duce volle comprendere quello della erezione di un Monumento, che fosse nei secoli segno visibile e perenne di infinita gratitudine verso il marinaio d'Italia. Oggi, dopo 15 anni dalla Vittoria, duramente conquistata, al cominciare del XII Anno di quella Rivoluzione senza la quale né la Guerra, né la Vittoria sarebbero state riconsacrate alla Patria, si innalza in Brindisi, dove il Duce lo volle, il monumento alla memoria e alla gloria del Marinaio Italiano ... Sire! Col Vostro Augusto assentimento, come Segretario del P.N.F. e Commissario della Lega Navale Italiana, interprete ed esecutrice paziente e fedelissima, del Monumento sacro io faccio solenne consegna al Ministro della Marina e, per lui, all'Armata d'Italia e al popolo d'Italia, che veglia e lavora sul mare».

Dopo i discorsi delle alte cariche, il Re visitò la cripta, colma di corone di allora, fra cui quelle della Regia Marina, Esercito e Aeronautica e le 24 (tre per ogni recesso) della Lega Navale del Comune di Brindisi e delle Associazioni Combattentistiche. Poi le autorità sostarono per ascoltare l'Inno al Marinaio d'Italia, composto dal maestro Amilcare Zanella con le parole con cui Andrea d'Angeli aveva voluto esprimere i sentimenti del Paese per i propri marinai.

In quel giorno di cerimonia tutti i Marinai d'Italia, giovani e vecchi, avrebbero potuto rispondere con un grido unanime: «Presente!».



# PERLE, Il Tempo e il Mare

## Fra Oriente e Occidente, il linguaggio segreto delle perle

di Anna Fiorelli

**L**etti di ostriche perlifere, molluschi bivalvi della specie *Pinctada*, vivono nei mari tropicali e sub tropicali fra i dieci e i venti metri di profondità, a 26-29°C con salinità 28-32%. Si formano sotto le pietre, nelle fessure delle rocce e negli altipiani sabbiosi, ancorandosi ai fondali grazie ai filamenti di bisso e accogliendo intorno, sopra e dentro di loro alghe, granchi molluschi e generando in questo modo un vero e proprio ecosistema. È proprio in questa sinergia di scambi che nelle ostriche selvatiche si avvia la formazione di perle naturali, causata da una perforazione epiteliale del mantello dovuta ad agenti esterni (parassiti e/o tessuti) che si completa con la costante attività di deposito della madreperla. Nelle ostriche Akoya, coltivate in acquacoltura, invece, il processo biologico sperimentato dal giapponese Kokichi Mikimoto all'inizio 1900 vede il formarsi della perla grazie a un processo di nucleazione (innesto) nel suo apparato riproduttivo.

Che l'esercizio della pesca delle ostriche perlifere nella Penisola Arabica e nell'Oceano Indiano sia iniziata da diversi millenni è attestato dai tanti reperti in cui le perle confermano il loro uso come ornamento all'interno di sepolture e templi già nelle prime dinastie egizie, nella Mesopotamia fra il 3200-3000 a.C. e, sempre nello stesso periodo, in Cina e in India.

Sconosciute nel mondo occidentale, vi arrivano intorno al III sec. a.C., grazie alla spedizione militare in Asia di Alessandro Magno e soprattutto alle missioni esplorative ad essa collegate. Grazie ai Peripli effettuati da tecnici e ufficiali del Macedone viene stesa una sorta di «isolario» dalle coste dell'India al Golfo Arabico, caratterizzato dalla produzione di perle: Tylos (attuale Bahrein) famosissima per l'abbondanza e la bellezza delle sue perle, Taprobane (odierno Sri-Lanka), Stoidis (Isola delle perle, costa persiana), creando i presupposti di quelle vie commerciali tra Occidente e Oriente che vedranno il porto di Alessandria d'Egitto come naturale luogo d'incontro e di scambio.



Carta di Abraham Ortelius (1527-1598) con l'indicazione delle località menzionate dal Periplus del Mar Rosso.

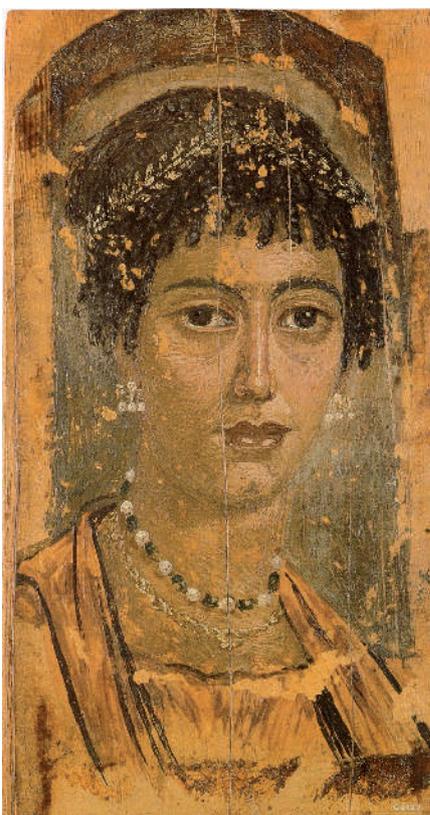
Punto di arrivo, l'Urbe, dove le gemme vengono lavorate dalle *officinae margaritorum* e vendute dalla corporazione dei *margaritarii*. Venivano considerate degne del nome di *margheritae* solo le gemme di notevole grandezza, perfettamente sferiche e levigate sulla superficie. Questi rari esempi di perfezione vengono anche definiti con il termine di *uniones* (da *unicus*), utilizzato ancora nel XIX sec., per identificare una coppia di perle o una collana di particolare bellezza. Sotto i Tolemei, quando questo commercio raggiunge il suo apice, si affiancano alle rotte marittime i tracciati terrestri definendo la grande Via della Seta che verrà ripresa alla fine del 1200 da Marco Polo quando lascia Venezia, capitale del commercio delle perle, per arrivare nell'Estremo Oriente.

La scoperta dell'America apre una nuova rotta verso ovest e l'arrivo in Europa, prevalentemente a Siviglia, delle nuove perle caraibiche. Di queste due, per la loro grandezza e bellezza sono rimaste nella storia, la Pelegrina e la Peregrina. Entrambe appartenenti alla corona spagnola, nei secoli cambiano diversi proprietari per approdare nel XX secolo, la prima in Russia presso la famiglia degli Yusupov e la seconda, nel 1969, a Liz Taylor.

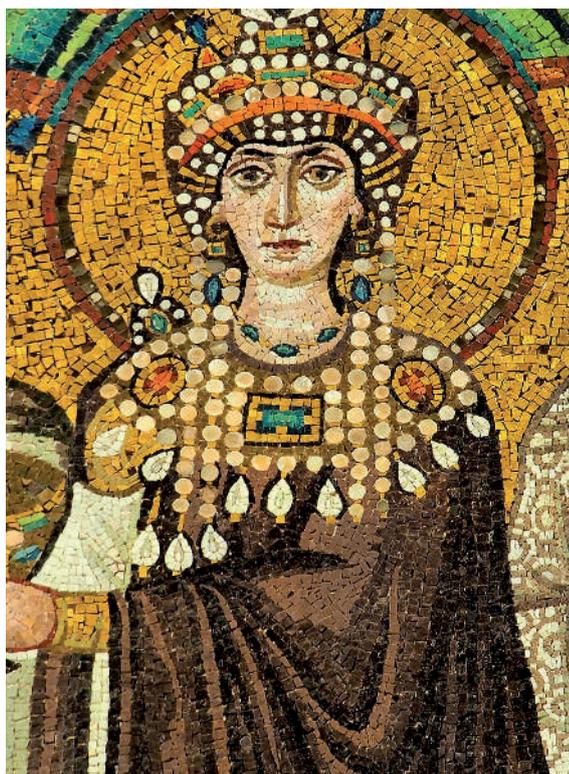


Ritratto di Zinaida Yusupova con la perla, «La Pelegrina».

Grazie alle fonti antiche sappiamo che la perla si collega ad Ercole, che dopo aver vagato per terre e per mari, trova le «margherite di mare», così chiamate nella lingua indiana, e ne fa un ornamento per sua figlia Pandaia, regina della città di Taxila e che «presso gli Indiani la margarita vale in oro puro tre volte il suo peso». Il greco *μαργαρίτζ* è dunque un adattamento dell'iranico *marwrida rosa del mare*, mentre il termine «perla» dal latino *perula* (piccola pera) o anche *pirula* (piccola sfera) diventa comune nel Medioevo. Sappiamo anche che per il mondo classico e medioevale, la conchiglia perlifera, quando arriva la stagione della fecondazione, si apre per accogliere tra le sue valve il calore dei raggi del sole e la rugiada celeste che con la sua limpidezza determinerà la bellezza della perla, la quale molle in acqua è destinata ad indurirsi a contatto con l'aria. Solo gli studi naturalisti seicenteschi, però, permetteranno di comprendere il ciclo vitale di questa ostrica.



Ritratto funerario di donna, Hawara,  
Egitto, 100-110 d.C.,  
Royal Ontario Museum.



Particolare del Mosaico di Teodora,  
Basilica di San Vitale, VI sec. d.C.

Se è nel tardo periodo ellenistico che il bianco iridescente della perla spicca fra le gemme di colore, completando la gamma cromatica, è nella gioielleria romana che raggiunge il massimo successo. La sua diffusione inizia sotto Silla, si rafforza con il Trionfo di Pompeo su Mitridate e di Cesare sui Britanni per poi dilagare dal I sec. d.C. in poi. Stigmatizzata come espressione del lusso femminile è presente per secoli nelle tante leggi suntuarie, partendo da quella di Cesare (46 a.C.) che permette il loro indosso alle signore dai quarantacinque anni in su. Ma questi divieti non fermano le donne e le perle sono portate dall'élite e dal popolo.

Diverse le tipologie utilizzate passando dalle *uniones* a materiale di seconda e terza scelta, fino all'impiego delle cosiddette perle di terra, provenienti dalle cozze di acqua dolce ed ancora alle imitazioni realizzate con la madreperla. Si indossano i *crotalia*, orecchini che suonano sbattendo fra di loro, ma anche collane e anelli, e si intrecciano perle sui capelli, sui lacci e le soles delle scarpe. I ritratti del Fayum (I-IV d.C.) rappresentano donne che, pur appartenenti alla società multiculturale egiziana, indossano gioielli con perle, segnalando attraverso queste, l'appartenenza alla società romana e ai codici culturali dell'Urbe.

L'opulenza degli incredibili diademi imperiali, indossati da Teodora e Giustiniano nei mosaici di San Vitale a Ravenna, racconta una cultura, in cui Oriente e Occidente si fondono, esprimendo attraverso il bianco delle perle, sottolineato nei mosaici dall'uso della madreperla, il concetto divino della maestà imperiale. Interessanti per la duplice interpretazione, le riflessioni degli autori cristiani sulla perla, le cui valenze vengono interpretate sia come espressione della lussuria e della seduzione femminile, sia come emanazione della bellezza del Creato arrivando a raffigurare con esse, la fede, la dottrina cristiana, l'anima umana, il regno dei cieli o addirittura il Verbo divino.

Le gemme più piccole, polverizzate, vengono impiegate a scopo terapeutico per proteggere da tutto ciò che si collega al sistema riproduttivo femminile, dalla peste, dai febbri e dai malanni cardiaci. Molti dei valori farmacologici, talismanici e simbolici attraversano indenni i tempi, arrivando fino al 1700. La perla è legata indissolubilmente alla femminilità generatrice, alla luna, all'acqua e alla donna. Associata alla gravidanza e al parto, la perla viene offerta polverizzata a Santa Margherita, protettrice delle partorienti. Consacrata anticamente ad Afrodite in epoca cristiana si lega indissolubilmente alla Vergine Maria come attributo mariano ed emblema della castità e della purezza.

Dal 1400 il vezzo di perle, vietato alle prostitute, è ornamento nuziale e attributo delle spose. Ed è attraverso le sue perle preferite, da quelle più piccole della cuffia, la rete da spalle e la nappa della cintura, a quelle più importanti degli orecchini a goccia e dei due grandi fili che ornano collo e torace che Eleonora di Toledo (1545) moglie di Cosimo I Medici, ritratta dal Bronzino, raffigura sé stessa in una immagine esemplare di potere, fertilità ed orgoglio dinastico. Le perle rappresentano la sua capacità generatrice ricordando che in quegli anni la duchessa è già madre di quattro figli.

Queste piccole gemme naturali non rappresentano solo la vita; esse evocano anche dolore, morte, lutto associando le lacrime delle donne (quelle bianche) a quelle degli uomini (quelle nere) ma soprattutto raccontano la rinascita del defunto inserendolo in un ciclo cosmico. Ancora oggi si richiede l'esclusivo indosso di perle o di gemme incolori nei grandi funerali reali (come lasciò scritto Elisabetta II, nelle disposizioni per il suo funerale), anche se i fili di perle, come affermava Jacqueline Kennedy, sono sempre appropriate.



*Agnolo Bronzino, ritratto di Eleonora di Toledo con il figlio Giovanni.  
(Galleria degli Uffizi, Firenze 1545)*

## Istruzioni per l'uso

La fragilità delle perle risiede principalmente sulla parte esterna in carbonato calcio (in forma cristallina) che ricopre in strati concentrici il nucleo. A questo materiale, che può perdere colore ed opacizzarsi a contatto con acidi, profumi e cosmetici, si collegano quelle caratteristiche che rendono ogni perla unica rispetto alle altre: colore, forma, grandezza, lucentezza e perfezione della superficie. Quindi indossate il più possibile i vostri gioielli con perle su una pelle naturale e vedrete che essi risplenderanno.

# Barche per attività agonistica

di Aniello Raiola

L'attività sportiva e agonistica con unità da diporto è regolata dall'articolo 30 del codice della nautica da diporto, che ha introdotto nel 2005 alcune deroghe alla disciplina comune per imbarcazioni e natanti da diporto ammessi a partecipare alle manifestazioni sportive organizzate da federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, ivi comprese FIV e Lega navale italiana; nel 2008 l'articolo 59 del regolamento di attuazione del codice ha aggiunto altre deroghe in materia di sicurezza.

In particolare, l'articolo 30 del codice dà facoltà (non obbligo) di immatricolare nell'Archivio telematico centrale le imbarcazioni da diporto "destinate esclusivamente ad attività agonistica", con tale dicitura riportata anche sulla licenza di navigazione; inoltre, dette unità (sia natanti che imbarcazioni) in occasione di manifestazioni sportive preventivamente comunicate alle autorità marittime o della navigazione interna competenti per territorio, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, possono comunque navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.

Le stesse deroghe sono previste anche durante gli allenamenti e i viaggi di trasferimento, purché sia tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vista dall'autorità marittima o della navigazione interna nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo e da cui risulti che l'unità è destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento/trasferimento con un determinato equipaggio.



Inoltre, l'articolo 59 del regolamento stabilisce che le unità da diporto ammesse a partecipare alle manifestazioni sportive indette dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, sono esentate dall'applicazione delle norme di sicurezza ordinarie durante le gare, i trasferimenti e le prove, perché ad esse si applicano le norme ed i regolamenti specifici adottati dalle federazioni.

Queste due disposizioni non riguardavano le navi da diporto, perché in quegli anni (2005/2008) non era immaginabile che mezzi superiori a 24 metri di lunghezza venissero destinati esclusivamente ad attività agonistica. Oggi, invece, abbiamo sempre più prototipi sportivi di dimensioni superiori ai 24 metri e, in particolare, si è sviluppato il settore dedicato ai prototipi d'avanguardia, progettati esclusivamente per competizioni veliche o la realizzazione di record, costruiti e finanziati in Italia.

Allo scopo di evitare che i prototipi italiani venissero poi immatricolati in Paesi esteri, era necessario intervenire su questa lacuna.

Con la circolare della Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne n. 10661 del 9/4/2024, infatti, si è inteso estendere l'applicazione dell'articolo 30 del codice e del connesso articolo 59 del regolamento di attuazione, pure alle navi da diporto destinate esclusivamente ad attività agonistica.

Quindi, anche queste unità, nell'ambito delle manifestazioni, allenamenti e connessi trasferimenti preventivamente comunicati alle autorità competenti, sono esentate dall'osservanza delle:

- norme di sicurezza della navigazione da diporto e relative certificazioni;
- norme sulla forza minima e sull'equipaggio nonché sugli imbarchi e sbarchi dello stesso;
- disposizioni sui titoli professionali e sull'obbligo di patente nautica.

## Denuncia di evento straordinario

*Anche il diportista è tenuto a fare denuncia all'autorità marittima del porto di arrivo per avvenimenti straordinari verificatisi in navigazione?*

Si definiscono eventi straordinari tutti quegli avvenimenti fuori della norma connessi con la navigazione. Vi rientrano fatti gravi, denominati sinistri marittimi (eventi straordinari dannosi), come collisione, naufragio, incendio, affondamento, fatti che abbiano leso l'incolumità fisica di persone, falla, incaglio. Ma lo sono anche eventi meno rilevanti, come l'assistenza / rimorchio / soccorso ricevuto o prestato ad altri in mare, la rottura del timone, l'avaria al motore o all'elica, l'avvistamento di relitti pericolosi per la navigazione, l'urto di scogli affioranti etc.

In tutti questi casi il codice della navigazione impone al comandante della nave l'obbligo di denuncia "non appena arrivato in porto" e "personalmente" all'autorità marittima o, se all'estero, all'autorità consolare. Lo scopo è quello di promuovere accertamenti amministrativi sui fatti denunciati e sulle loro cause, qualora l'autorità li ritenga opportuni. Il Codice della nautica da diporto (art. 60) impone ugualmente al comandante di qualsiasi unità da diporto l'obbligo di denuncia di evento straordinario, ma consente un termine più lungo (3 giorni dall'arrivo in porto, sempre che l'evento non abbia coinvolto l'incolumità di persone o l'integrità ambientale, perché in tali casi il termine si riduce a 24 ore) e non richiede la presenza fisica del comandante negli uffici dell'autorità, in quanto la denuncia può essere trasmessa via fax insieme ad una copia del documento di identità oppure per via telematica.

## Passaggio di proprietà

*Ho intenzione di acquistare una imbarcazione da diporto. Per l'atto di compravendita a chi devo rivolgermi?*

La sottoscrizione di atti di alienazione o di costituzione di ipoteca può essere autenticata, oltre che dal notaio o dai consolati, anche dagli uffici comunali o dagli sportelli telematici dell'automobilista (STA). Lo sportello telematico dell'automobilista è stato istituito nel 2000 nell'ambito delle norme di semplificazione delle immatricolazioni e dei passaggi di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. Nel 2006 questa semplificazione è stata estesa anche alle navi e alle unità da diporto. Lo STA è attivato presso le motorizzazioni civili, gli uffici ACI e gli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto autorizzati (un tempo dette agenzie automobilistiche/nautiche).

## VHF di bordo

*Quando è obbligatoria la radio di bordo e può essere sostituita da un portatile?*

Tra le dotazioni di sicurezza delle unità da diporto, rientra l'impianto ricetrasmittente, vale a dire la radio di bordo. Essa è obbligatoria per tutte le navi da diporto (impianto in radiotelefonica ad onde ettometriche) e per i natanti e le imbarcazioni da diporto solo quando navigano oltre le 6 miglia dalla costa (apparato ad onde metriche - VHF - che può essere anche di tipo portatile).



# IL NAUFRAGIO DELL'UMANITÀ

## Sopravvissuti. Il serial in tv

di Sergio Gamberale



**A**guardarla solo con l'occhio critico, quello puntuto e intransigente, *Sopravvissuti* avrebbe diversi motivi per essere archiviata velocemente nel file «drammi pretenziosi». Con quel suo tono tragico, quell'aria da giallo misterioso pompato a forza di continui flashback, la serie Rai (visibile su RaiPlay) presenta un tale campionario di ingenuità mascherate con artifici da risultare stucchevole già alle prime puntate. Per fortuna però Madre Natura ci ha dotato di un secondo occhio più indulgente e comprensivo, giulivamente disconnesso dal freddo razioicinio e unito invece in un tenero abbraccio con il rapimento da incanto estetico. Quell'occhio insomma capace di mandarci in brodo di giuggiole davanti a un prato fiorito prima che l'altro ci raffreddi il cuore con ponderate considerazioni sull'alternanza delle stagioni o sulla funzione clorofilliana. A stuzzicare fatalmente quest'occhio è nel caso in questione *Arianna*, la splendida barca a vela a bordo della quale si consuma il misterioso thriller. Si tratta di uno sloop di circa venti metri dalle linee moderne ed eleganti, con tuga bassa e poppa aperta. Il tocco di classe è la linea di continuità tra la coperta e il pozzetto in teak. Impossibile non esserne rapiti, a dispetto della brutta storia che vi si consuma.

*Sopravvissuti* racconta infatti di una traversata atlantica a scopo di beneficenza partita dal Porto Vecchio di Genova con dodici passeggeri e finita male.

La narrazione procede per continui salti temporali, per cui sappiamo subito che dopo una settimana di navigazione Arianna finisce in una tempesta e di lei si perde ogni traccia. Fino ad un anno dopo, quando il relitto viene avvistato dall'altra parte dell'oceano, in Venezuela, con sei naufraghi a bordo. Anzi sette, perché ai sei sopravvissuti si aggiunge uno sconosciuto. Chi è costui? Cosa è successo agli altri passeggeri? Per scoprirlo dovremo attendere ben dodici episodi, visto che i superstiti, tornati a casa deperiti e sotto shock, mostreranno segni di tormento e sospetta reticenza. Senza svelare i segreti della trama, si può dire che la bella Arianna (dal nome della figlia dell'armatore morta prematuramente) armata per un'impresa che voleva essere testimonianza di filantropia, si è ritrovata ad essere teatro di miserie umane scatenate dall'emergenza. Fino a dipingere un fosco naufragio dell'umanità. Nel frattempo la serie, ideata dagli allievi del Master di scrittura seriale di Rai Fiction e coprodotta dalla Rai con ZDF e France Télévision, punta sul graduale disvelamento del mistero che agita le anime dei navigatori, coi dolori e conflitti che risveglia o provoca. Il comandante Luca (Lino Guanciale) è preda degli incubi suscitati in lui dalla tragica esperienza vissuta a bordo dell'*Arianna*. Deve mantenere il segreto su quanto accaduto, ma questo rischia di compromettere il suo matrimonio. All'opposto c'è Lorenzo (Giacomo Giorgio) ex carcerato partito per la traversata con una pistola e tornato dalla sciagura apparentemente più sereno. Gli altri naufraghi coprono le sfumature intermedie, mentre Anita (Pia Lanciotti) è l'ispettrice di polizia che, avendo perso nel naufragio il figlio Gabriele, si batte contro tutto e tutti per far emergere la verità nascosta. Ma questo è solo un accenno. Il materiale narrativo è ricco di sfumature sui caratteri dei personaggi e i mutevoli rapporti tra di loro. Forse addirittura troppo. C'era bisogno di spiegare didascalicamente ogni motivazione psicologica di tutti i personaggi? Non è forse il non detto o l'oscuro il pane di un thriller che ti conquista? Un applauso va certamente alla regia di Carmine Elia, che ha girato le sequenze di navigazione in studio riuscendo a non farle sembrare teatrali. Ma alla fine, al centro della scena merita di rimanere lei, Arianna, la vera protagonista assoluta. Per distacco, la cosa più bella e affascinante di *Sopravvissuti*.



# Fuoco a bordo: non arrivarci!

di Umberto Verna

**L**o sapevate che nella tabella delle dotazioni obbligatorie per le unità da diporto, quella in funzione delle miglia dalla costa, non esiste la voce estintori se non in una nota relativa alle vecchie barche non dotate di marchiatura CE?

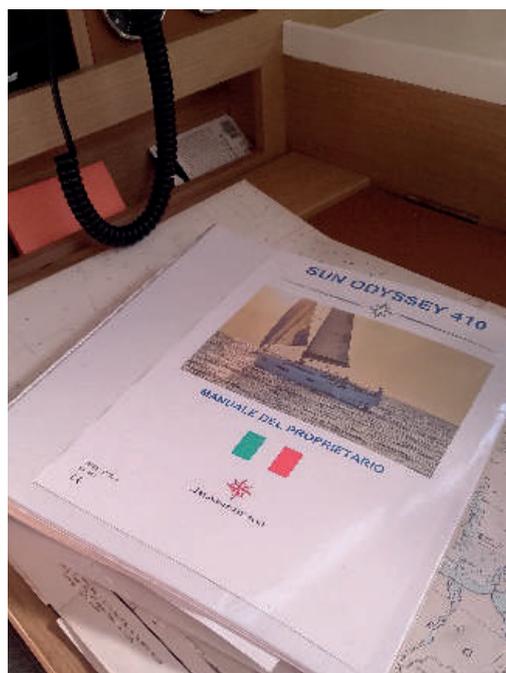
Si perché per le imbarcazioni e navi da diporto con marchio CE è demandato al cantiere costruttore definire il piano antincendio per quella barca e quel modello. Per questo dovete sempre far riferimento al «Manuale del proprietario» obbligatorio su tutte le barche CE. Purtroppo sono spesso manuali «copia e incolla», utili da leggere ma anche da prendere con le pinze e, se avete la vostra barca, da integrare con vostre note ed osservazioni di esperti e specialisti.

Ma oggi mi piacerebbe parlarvi di prevenzione più che di cura, più di buone pratiche ed avvertenze che di estintori!

Fermo restando che gli estintori sono necessari a bordo ed efficaci nel loro impiego; sarebbe trito e ritrito ripresentarvi le varie tipologie in base alle «classi di estinzione» (a bordo trovate generalmente quelli a polvere, ne vedremo i limiti) o ribadire che devono essere ben dimensionati (a bordo trovate solitamente quelli da 1 kg, decisamente molto piccoli per qualsiasi incendio) ed infine ribadire che bisogna saperli usare (levare la sicura, schiacciare una levetta nera ed indirizzare alla base delle fiamme). Tutte informazioni utili ma che molti sanno già.

Vi presenterò l'incendio a bordo da un punto di vista diverso e più pratico partendo dai dati raccolti dal Centro Studi che dirigo. I casi di incendio a bordo delle unità da diporto sono decisamente rari, stanno invece aumentando di molto gli incendi in banchina ma qui si tratta di in-sicurezza in porto non in mare. Sicurezza in porto che va affrontata con molta serietà e rispettando le regole dei marinai che proibiscono di lasciare la corrente 220V attaccata quando voi non siete presenti a bordo. Proprio così, perché la causa di questi incendi, che mettono a repentaglio la vostra barca ma anche quelle vicine e le persone che vi stanno dentro, è quasi sempre dovuta a deficit nel sistema di ricarica delle batterie o altri componenti che si usurano nel tempo. Spesso sono componenti non marini, a volte installati dopo l'uscita della barca dal cantiere, apparecchiature che in ambiente marino si deteriorano.

Occupandoci noi di sicurezza in mare e non in porto le cause dei rari incendi a bordo sono da attribuirsi a due fattori principali: il gas e l'impianto elettrico 12 volt (sulle navi da diporto anche 24 volt). Chi vuole la 220V in navigazione e im-





barca un inverter per trasformare la 12V in 220V deve stare attento anche a questa apparecchiatura. Il motore? Nei casi reali in cui l'incendio è partito dal vano motore la causa è spesso legata ad alternatori, motorini di avviamento... si rientra sempre nell'area di rischio definita impianto elettrico. Stiamo attenzionando eventuali rischi legati all'arrivo a bordo delle nostre piccole

barche dei motori turbo, le turbine sono spesso causa di avarie e per le loro temperature di esercizio possibile causa di principio di incendio.

Analizziamo le due aree di rischio: gas e impianto elettrico.

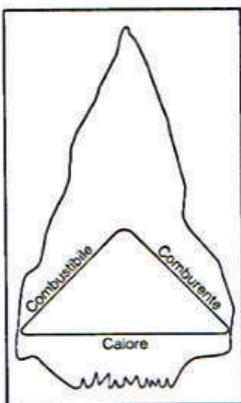
Per il rischio GAS è presto detto: non bisogna mai navigare con la bombola aperta (si chiude nel gavone che la contiene) e con la valvola posta vicino ai fornelli aperta: punto e basta! Troppo difficile? Quando invece si cucina formate la vostra mente a pensare che siete già in presenza di fiamma libera: un incendio. Volontario ma un incendio. Quindi ben vengano le splendide cene a bordo soprattutto se in rada o in navigazione ma molta attenzione e pronti a chiudere e far chiudere dall'equipaggio le valvole in caso di qualsiasi situazione strana. Nel briefing pre partenza mostrate a tutti dove sono.

Per il rischio IMPIANTO ELETTRICO la cosa è più articolata e quindi più difficile da prevenire perché i punti da cui può partire un principio di incendio sono disseminati in varie parti della barca. La prima vera prevenzione è una attenta manutenzione con un costante controllo dello stato delle guaine dei cavi elettrici, degli interruttori e dei vari componenti. Certo che se apriamo un quadretto elettrico delle nostre barche ci vien male a vedere quanti cavi, spinotti, interruttori si ammassano e attorcigliano lì dentro. Allora leggete bene quanto sto per scrivervi: in navigazione o in rada, appena sentite odore di bruciato o addirittura vedete del fumo uscire da qualche parte precipitatevi a staccare l'impianto elettrico di bordo! Lo so, purtroppo i «coltelli» delle batterie sono spesso infrattati in posti assurdi. Li troviamo a volte nelle cabine di poppa dietro la porta. Mi vien male. Soprattutto se penso al vero problema che esiste in caso di principio di incendio: il fumo! È lui che impedisce di raggiungere gli stacca batterie, il quadro elettrico e anche gli estintori se questi sono messi in posti non facilmente accessibili (quante volte li avete trovati negli stipetti delle cabine dietro a cerate e vestiti appesi?).

Vedete quante cose bisogna e si possono fare prima di arrivare ad usare gli estintori?

Manutenzione, briefing per informare l'equipaggio su dove staccare gas ed impianto elettrico appena si sente odore di bruciato o si nota del fumo, posizionamento degli estintori in posti ben visibili, cartellini luminescenti che indicano dove sono, ecc. Insomma buone pratiche.

Ricordatevi e ricordate all'equipaggio che bisogna agire nella fase del principio di incendio che è annunciata da due allarmi naturali che sono l'odore di



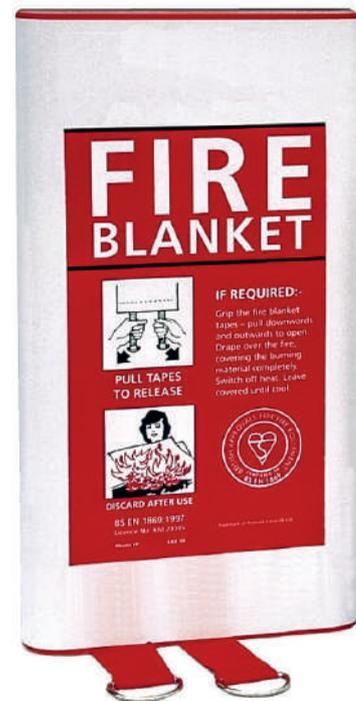
bruciato e poi, dopo vari secondi, il fumo che si sviluppa sempre prima della fiamma libera salvo in caso di esplosione.

In conclusione quello su cui vi invito a riflettere è che bisogna lavorare in quella area che è la prevenzione dell'incendio e agire durante il principio di incendio.

**Gli ESTINTORI** Come abbiamo scritto sopra quelli che troviamo generalmente a bordo sono a Polvere da 1 Kg molto efficaci ma hanno il grosso limite che se usati al chiuso in nostra presenza la finissima polvere che si sprigiona vi si infila negli occhi e nelle narici con gravi conseguenze senza contare ai danni che crea agli arredi e se usato nel vano motore ad alternatore e impianti vari. Nei vani chiusi, motore e quadri elettrici, si tende a favorire l'uso di impianti fissi attivabili dall'esterno o in automatico con gas inerte tipo CO2 o Azoto. In spazi confinati, come possono essere definiti dinette e cabine, con noi presenti si consigliano ora quelli definiti ad Aerosol. L'agente estinguente è solido, dopo l'attivazione si trasforma rapidamente in un aerosol con particelle di alcuni micron le quali disperdendosi velocemente nell'ambiente presentano un comportamento simile a quello dei gas. L'aerosol generato estingue l'incendio inibendo la reazione chimica di combustione senza diminuire il contenuto di ossigeno nell'ambiente protetto, senza generare prodotti tossici o corrosivi e senza alcun danno allo strato di ozono atmosferico. Esistono anche nella versione impianto fisso ad attivazione automatica col raggiungimento di una temperatura specifica per i vani chiusi. Potremo approfondire meglio ognuno di queste tipologie di estintori in altro articolo ma ricordatevi che gli estintori saranno utili e utilizzati solo in fase di incendio, cioè in presenza di fiamma libera, che si crea solo e soltanto quando tre cose, si trovano nello stesso punto, nello stesso istante e non basta: nelle giuste proporzioni. Avete mai sentito parlare del "triangolo del fuoco"? E' quel grafico che mostrano a tutti i corsi antincendio dal quale si evince che per arrivare alla fiamma libera serve l'incontro tra comburente, combustibile e innesco nello stesso posto, nello stesso istante e nelle giuste proporzioni. Tre cose, stesso posto, stesso istante, giuste proporzioni. Caspita, difficilissimo. Per fortuna ed è probabilmente per questo che è raro l'incendio a bordo ed anche quando raccogliamo i casi reali nel 90 % dei casi siamo di fronte ad un principio di incendio ed è bene addestrarsi ad agire in quella fase.

**La COPERTA ANTIFIAMMA.** Non è obbligatoria se non sulle barche da regata ma è estremamente utile in ambienti confinati per contenere un incendio estraendola dal contenitore e dispiegandola dove c'è la fiamma libera. Questo oltre a soffocare l'incendio levandogli l'ossigeno dell'aria circostante ci darà il tempo di andare a chiudere le valvole del gas e i coltelli delle batterie oltre che prendere gli estintori e decidere poi se usarli.

**Gli ALLARMI** una nota finale su questi utili ed importanti sistemi che sapete essere obbligatori in tutti gli alberghi e luoghi pubblici. Ne esistono anche per le barche così come ne esistono per i camper. Purtroppo raramente li trovo a bordo delle barche. Sono di vario tipo e segnalano, in fase di principio di incendio, la presenza di gas o di fumo o di temperature anomale. C'è da dire che in ambiente salmastro e ad umidità molto variabile hanno dei comportamenti non sempre buoni ma l'unico rischio è che suonino una volta in più segnalando comunque una anomalia.





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA MILITARE

# RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità  
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



La Rivista Marittima, pubblicazione editoriale a carattere periodico della Marina Militare dal 1868, è rivista scientifica, volta all'approfondimento delle tematiche afferenti al mare ed alla marittimità, attraverso le lenti della geopolitica, della geostrategia, della strategia navale e del regime giuridico del mare, con particolare riferimento al Diritto della navigazione, nonché al Diritto internazionale marittimo.



Direzione e Redazione della Rivista Marittima  
Via Taormina 4 - 00135 ROMA  
Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249  
e-mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

Per abbonamento annuale, consultare il sito all'indirizzo:  
<http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Pagine/Abbonamento.aspx>



MARINA MILITARE



# Diario di bordo della Lega Navale Italiana

settembre-ottobre 2024

di Michele Valente

## 21-22 settembre - Trofeo canoa LNI-FICK 2024: sfide all'ultima pagaiata a Sabaudia

Successo per la terza edizione del Trofeo canoa LNI-FICK disputato il 21 e 22 settembre sul Lago di Paola a Sabaudia. La competizione di canoa velocità, riservata agli atleti della LNI tesserati con la Federazione Italiana Canoa Kayak (FICK), ha visto sfidarsi 70 canoisti delle Sezioni della Lega Navale Italiana di Bari, Taranto, Molfetta, Castellammare di Stabia, San Benedetto del Tronto e Ostia nelle categorie di Paracanoa senior e di Canoa giovanile (Allievi «A» e «B», Cadetti «A» e «B», Ragazzi e Junior) e senior. Tra gli atleti che si sono distinti in questa edizione, vi è Giada Ruffo (LNI San Benedetto del Tronto), che ha conquistato il primo posto nel K1 Ragazzi femminile sulla doppia distanza 2000 m e 200 m. Altri due ori sono arrivati nel K2 200 m Ragazzi femminile, insieme a Clelia Petruzzella (LNI Molfetta), e nel K2 200 m open Senior misti intersocietari, in coppia con l'atleta Jacopo Pulcini (LNI San Benedetto del Tronto). La classifica finale dei gruppi sportivi della LNI, comprensiva dei punteggi ottenuti dagli atleti delle diverse categorie nelle gare sulle distanze dei 200 e dei 2000 m, ha visto al primo posto, per il secondo anno consecutivo, la Sezione LNI di Ostia, con un punteggio totale pari a 535,5. In seconda posizione la Sezione di Molfetta con 283 punti, seguita dalla Sezione LNI di Bari con un punteggio di 243. Solo quattro punti di scarto tra il quarto e il quinto posto: la Sezione di San Benedetto del Tronto è arrivata quarta in classifica con un punteggio pari a 194, mentre al quinto posto la Sezione di Taranto con 190 punti. Sesta la Sezione di Castellammare di Stabia con 44,5 punti.



## 29 settembre - Inaugurata la Delegazione LNI di Torre Canne (Fasano): arrivano a 39 le strutture periferiche della Lega Navale Italiana in Puglia

Si è tenuta il 29 settembre l'inaugurazione della Delegazione della Lega Navale Italiana di Torre Canne (Fasano), presso il molo del porto, alla presenza di numerose autorità locali e del Delegato regionale LNI per la Puglia meridionale e la Basilicata ionica, Roberto Galasso e dal Presidente della nuova Delegazione LNI, Michele Fina. Agli interventi, sono seguite delle attività in mare sostenute dall'associazione «GV3 - A Gonfie Vele Verso la Vita» con le barche Hansa, di cui una concessa dalla LNI San Foca. Il simbolico taglio del nastro verso la «porta del mare» (nella foto) ha voluto evidenziare la vitale importanza della «risorsa mare» nell'ambito ambientale e nella formazione, ipotizzando un continuo contatto con le scuole di ogni ordine e grado del territorio per diffondere la cultura marittima. La Puglia è la regione che ospita il maggior numero di strutture periferiche della Lega Navale Italiana (39 tra Sezioni e Delegazioni), oltre ad uno dei quattro Centri Nautici Nazionali (Taranto).

## Dal 30 settembre al 6 ottobre - «Dolci Acque», prima edizione della settimana delle acque interne della Lega Navale Italiana



Si è svolta dal 30 settembre al 6 ottobre la prima edizione dell'iniziativa «Dolci Acque», la settimana delle acque interne della Lega Navale Italiana. Ispirata al celebre verso del poeta Petrarca, l'iniziativa «Dolci Acque» è



nata con l'obiettivo di valorizzare i laghi e i fiumi attraverso una serie di attività promosse a livello locale dalle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana che svolgono le proprie attività nelle acque interne. In questa prima edizione ci si è focalizzati sulla condivisione delle diverse esperienze territoriali che riguardano la valorizzazione delle acque interne a scopi culturali, sociali, sportivi e naturalistici e sulla promozione della missione, dei valori, della storia e delle attività che la

LNI svolge nei laghi e nei fiumi, soprattutto in favore degli studenti e verso gli stakeholder del territorio. Il legame tra mare e acque interne è stato il tema di riflessione al centro delle attività di quest'anno, rievocando il legame naturale e culturale tra il mare e i bacini e i corsi d'acqua dolce, con l'obiettivo di rafforzare anche le relazioni tra le Sezioni e Delegazioni interne e quelle costiere per la promozione di attività congiunte. L'iniziativa è culminata il 4 ottobre con una giornata nazionale delle acque interne che ha visto la partecipazione di oltre 2500 studenti delle scuole primarie e secondarie in collegamento da diversi istituti italiani. Gli studenti hanno partecipato nella mattinata a conferenze coordinate a livello locale dalle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana alla presenza di esperti e all'approfondimento realizzato in collegamento nazionale dalla LNI in collaborazione con la Comunità del Garda.



### **Dal 11 al 13 ottobre - Barcolana 56, la partecipazione delle «barche della legalità» *Anassa* ed *Eros* alla «regata più grande del mondo»**

La campagna «Mare di Legalità» è stata presentata alle autorità e al pubblico presso la Lega Navale di Trieste il 12 ottobre scorso nell'ambito degli eventi della Barcolana 56. La «regata più grande del mondo» ha visto quest'anno oltre 1100 barche tagliare il traguardo della tradizionale Coppa d'Autunno disputata domenica 13 ottobre. Tra le imbarcazioni partecipanti alla Barcolana, per la prima volta anche due delle 21 «barche della legalità», *Anassa* e *Eros*, confiscate alla criminalità organizzata che le impiegava nel traffico di migranti e affidate dallo Stato rispettivamente alla LNI Ortona e alla LNI Ostia per lo svolgimento di attività di pubblico interesse legate al mare. Nell'ambito di «Mare di Legalità», *Anassa* è stata intitolata alla memoria del giuslavorista Marco Biagi, assassinato dalle Nuove Brigate Rosse a Bologna il 19 marzo 2002, mentre *Eros* al politico e presidente della Regione Sicilia, Piersanti Mattarella, ucciso da Cosa Nostra a Palermo il 6 gennaio 1980. I volti di questi «paladini della legalità» sono stati ritratti sulle bande delle due imbarcazioni che, con equipaggi formati da soci non professionisti, hanno ottenuto un buon piazzamento in classifica generale, ma soprattutto hanno attirato l'attenzione dei regatanti nel Golfo di Trieste lanciando un messaggio di legalità e inclusione e svolto attività di nautica solidale in favore dei ragazzi con disabilità dell'associazione FAI Sport di Udine. Nel trasferimento da Ostia a Trieste, *Eros* è stata impiegata come «barca-laboratorio» per il monitoraggio delle microplastiche al largo delle coste baresi in collaborazione con i ricercatori del Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari. *Anassa* ha assolto la propria missione formativa partecipando alla Barcolana 56 con un equipaggio formato da studenti dell'Istituto Nautico «Acciaiuoli» di Ortona.

## 25 ottobre - La campagna «Mare di Legalità» taglia il traguardo dei primi quattro mesi di attività a Taranto

Il Castello Aragonese di Taranto ha aperto le porte alla campagna della LNI «Mare di Legalità», che ha tagliato il traguardo dei primi quattro mesi di attività con un evento di presentazione alla presenza delle principali autorità istituzionali locali e di numerose testate giornalistiche, organizzato in collaborazione con il Comando Interregionale Marittimo Sud della Marina Militare. Il Presidente della Lega Navale Italiana, Donato Marzano, è intervenuto tracciando un bilancio dei progetti svolti dalle 21 «barche della legalità», che sono state impiegate principalmente, in questa prima fase della campagna, nell'avvicinamento al mare e alle attività nautiche di persone con disabilità, di minori provenienti da contesti di disagio socio-economico, di bambini ricoverati nei reparti pediatrici e di giovani sottoposti a provvedimenti dell'autorità giudiziaria, in collaborazione con Save the Children, con l'associazione il Porto dei piccoli e con il Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità. Tra i relatori era presente il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Taranto, Eugenia Pontassuglia, che ha fornito un quadro dettagliato della normativa italiana sulla confisca e la destinazione di beni sottratti alla criminalità organizzata, caldeggiando un maggiore impegno da parte delle istituzioni nell'impiego per finalità sociali di immobili e mezzi confiscati e sottolineando l'esempio virtuoso della campagna «Mare di Legalità». Tra i partner operativi della LNI, sono intervenuti la Marina Militare e l'Università di Bari. L'ammiraglio di squadra Vincenzo Montanaro, Comandante Interregionale Marittimo Sud, ha parlato della missione che accomuna da 127 anni la Lega Navale e la forza armata nella diffusione della cultura del mare, in particolare verso i giovani ed ha evidenziato la centralità strategica della «risorsa mare» per l'Italia, illustrando il ruolo e i compiti della Marina Militare nei diversi teatri operativi in cui opera a difesa degli interessi nazionali. I ricercatori del Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari, Angela Rizzo e Giovanni Scardino, hanno presentato i risultati della produttiva collaborazione quadriennale tra la LNI e l'ateneo barese nel campo del monitoraggio ambientale.



# Lo Ziggurat

## Un commissario calabrese, una barca abbandonata e un naufrago scomparso

di Brunello Montagnese (foto di Antonio Franzoso)

**C**astelmeliano, un dedalo di viuzze e palazzi mischiati a case dove regnava l'incompiutezza, posava su un grande costone granitico e reggeva con i suoi artigli, rappresentati dai caseggiati di periferia, piccoli boschetti di pino marittimo che col vento giusto assaporavano, di tanto in tanto, l'aria di mare che risaliva dalla costa. Il paese distava un centinaio di chilometri da Capo Vaticano e si trovava a seicento metri sul livello del mare.

Il commissario Enzo Macrì prestava servizio in un vecchio stabile, adibito a caserma almeno mezzo secolo prima. Quella mattinata era l'ultima della terribile settimana che aveva presentato una sequela di reati che pareva infinita.

Macrì ispirò, si sgranchì il braccio e firmò l'ultimo rapporto su uno che era stato sorpreso a rubare un'auto d'epoca, ma avendo fuso il

motore dopo pochi metri, era stato riempito di legnate dal proprietario del mezzo.

Quando finì si lasciò cadere sulla sedia, frugò nella giacca e tirò fuori una foto. Se la rigirò tra le mani e intanto ragionava sul brutto tempo dei giorni passati che gli aveva fatto temere il peggio.

Uno sguardo fuori dalla finestra, gli occhi a fessura per il troppo sole che finalmente si era deciso. Giugno era alle porte e non si poteva più rimandare, sorrise soddisfatto e poggiò la foto sulla scrivania. Nello stesso momento entrò Giovanni Minici, un agente e suo amico fraterno.

«Enzo io sto per andare a casa. Ma che hai lì?».

«Niente».

L'altro allungò lo sguardo sulla foto.

«Ma quella è una nave!».



Giovanni, noto amante della montagna, nonché scalatore provetto, avrebbe confuso un gommone con un Riva.

«Non è una “nave”, è una barca a vela. Uno Ziggurat».

«Ah, adesso si spiega il motivo della licenza. Cos'è, te ne vai in crociera?».

«Bravo, Dottor Watson. Comunque sono fatti miei e qui ci badi tu. Del resto dove sarò avrò poco campo, quindi non mi chiamare».

«Egadi?». Insistette Giovanni.

Macrì si alzò, recuperò la foto e poi, prima di uscire, mise una mano sulla spalla dell'amico.

«Non provare a trascinarci qui per qualche stronzata, lo dico per il tuo bene».

«Guarda che se dovessi farlo...».

Macrì richiuse la porta alle sue spalle. Mentre si allontanava riuscì a dribblare anche le richieste di un paio di agenti, mugugnando loro il nome di Giovanni. Volevano proprio rovinargliele quelle ferie.

In un quarto d'ora fu a casa. Ci mise un'altra mezzora per arrivare al porto di Tropea.

Eccola finalmente. Affusolata e bellissima.

L'aveva presa l'estate precedente da un armatore greco che di solito restava in rada per il mese di giugno. Macrì lo conosceva bene e su quella barca aveva imparato ad andare per mare. Petros gli aveva insegnato quasi tutto ma, nelle varie uscite, la cosa che più gli era rimasta impressa era la regola aurea che del mare bisogna aver paura.

Sistemato il tutto, anche sottocoperta, era ormai pronto. Le condizioni, della barca e meteorologiche, perfette. Vento sui quindici nodi e da levante. Anche l'aria salmastra sembrava una carezza riscaldata dal sole.

Le prime cinque ore filarono lisce, o per meglio dire col vento giusto. Ogni tanto un colpo di motore per mantenere i sei nodi, ma tutto secondo i piani del commissario, che iniziava già a sentirsi addosso la stoffa del lupo di mare.

Verso le sei del pomeriggio, con Lipari bene a vista, accadde qualcosa. A prua, a meno di mezzo miglio, intravide la forma geometrica di una vela che puntava dritta verso di lui. Che bello, si disse, un altro velista!

Iniziò le manovre per andare solo a motore.



A operazione conclusa, l'altra barca era ormai abbastanza vicina, ma non solo, la sua prua mirava ancora lo Ziggurat. Macrì rimase per un momento di sale. Poi cambiò leggermente traiettoria in modo da passargli a fianco.

La barca era un Gib Sea di circa sette metri. Andava a motore, al minimo. Non c'era nessuno al timone però. Macrì fu deciso, iniziò a emettere i segnali acustici di segnalazione, ma nell'altra barca nessun movimento. Il commissario sentì accelerare i battiti del suo cuore e iniziò a virare per cercare di affiancarsi.

Un quarto d'ora e le due imbarcazioni filavano parallele. Sì, ma come fare a fermarla. Quella era da considerarsi a tutti gli effetti un'imbarcazione fantasma. Provvidenzialmente, e di botto, il motore dell'altra barca si spense. Per il commissario allora fu un gioco da ragazzi accostare, fissare una cima e trasbordare.

Tutto sembrava in ordine. Ma non si vedeva anima viva. Chiamò.

«Ehi c'è qualcuno!».

Nessuna risposta. Guardò sottocoperta, la dritta era sgombra e tutto era molto pulito, controllò scrupolosamente. L'unica cosa che trovò fu un libro. Era *Ottaedro* di Cortàzar, l'ignoto proprietario della barca doveva essere un buon lettore. Lo aprì, ma non c'erano dediche. Decise che per il momento era meglio tenerlo.

L'operazione per il traino della barca fu complessa e quando finalmente arrivò al porto di Lipari era ormai mezzanotte.

Fortunatamente c'era un secondo posto barca libero. Il commissario era stanchissimo e nel silenzio, rotto dallo sciabordio del mare e dal lamento dei respingenti, ormeggiò le due barche. Poi si mise a dormire, l'indomani sarebbe dovuto andare a denunciare il ritrovamento.

Si svegliò verso le tre per una botta di freddo, ma non seppe spiegarsi da dove provenisse. Grazie al chiarore lunare, notò che un oblò era rimasto aperto. Incazzato con l'universo intero lo andò a chiudere. Fuori il mare schiaffeggiava dolcemente lo specchio di poppa dell'altra barca. Macrì rimase in ascolto, attirato però da un altro rumore, più metallico. Nel medesimo istante, fulminea, un'ombra, passò velocemente proprio sul Gib Sea. Macrì, colto alla sprovvista, si lanciò fuori, ma ormai sul ponte non c'era più nessuno. Recuperò una torcia e fece un rapido

sopralluogo, tutto era perfettamente in ordine. Si fece allora un paio di caffè e aspettò l'alba, rimuginando su quello che aveva visto.

L'indomani in capitaneria trovò il tenente Gigli che già conosceva perché avevano collaborato in passato per l'arresto di un trafficante di droga.

Gli raccontò tutta la storia, ad esclusione della strana visita notturna. Il tenente fece una ricerca e appurarono che il proprietario della barca si chiamava Antonio Venturi ed era attraccato tre giorni prima a Lipari con provenienza da Pozzuoli. Non seppe dirgli altro, se non che l'avrebbero avvisato nel caso ci fossero state novità.

Macrì passò la mattinata, e pranzò, con Giacomo e sua moglie Sofia, due eoliani sulla sessantina che gestivano un piccolo ristorante a Marina Corta. Non li vedeva da un paio d'anni ma si conoscevano da sempre e fu una bella rimpatriata, condita da ricordi e dall'ottima cucina di Giacomo, cuoco per dieci anni in un ristorante stellato e infine ritornato alle origini. Quando Giacomo gli presentò la ricciola, condita solo con olio e limone il commissario si sciolse.

«Non ci credo. Ci deve essere per forza dell'altro». Disse.

«Olio e limone». Confermò lo chef, che intanto se la rideva sotto i baffi.

Alla fine il commissario, grato, abbracciò Giacomo e Sofia, che di contro rinnovarono l'incontro per cena.

Verso le tre era di nuovo al porto. Si fece tutta la banchina a piedi, ragionando sulla barca e intanto che si avvicinava ne approfittò per osservarla meglio. Era tenuta abbastanza bene, tutte le cime erano legate con criterio e persino gli oblò erano pulitissimi, segno di cure periodiche. Infatti si vedeva nettamente all'interno, e qui Macrì si bloccò. Dal vetro scorse qualcosa che a rigor di logica non avrebbe dovuto esserci. Fece qualche altro passo e capì che si trattava di un cuscino buttato alla rinfusa. Stava per avvicinarsi alla passerella, ma gli venne in mente una pensata e quindi si diresse verso la sua barca senza mostrare esitazioni.

Sullo Ziggurat tutto era come l'aveva lasciato, sia nel pozzetto che sottocoperta. Recuperò il libro di Cortàzar.

Era certo che l'ombra di quella notte era la stessa che ora aveva fatto la perquisizione. E

probabilmente stava cercando quel libricino perché lui non aveva notato altro sul Gib Sea. Lo sfogliò tutto, ma non c'erano annotazioni. Solo il risvolto posteriore risultava appiccicato, Macrì lo staccò delicatamente e con sorpresa vi trovò nascosto un foglio.

Era scritto a mano ed era firmato proprio da Antonio Venturi. Il commissario iniziò a leggere, sempre più allarmato, fino ad esclamare.

«Cazzo!».

Era una lettera di addio, rivolta ad una certa Amalia. Sostanzialmente gli comunicava che non ce la faceva più e che i debiti avevano prima ucciso il loro matrimonio e ora si stavano portando via lui. L'unica, quindi, era di farla finita. Con i soldi dell'assicurazione lei avrebbe potuto dare un futuro ai loro due figli.

Non c'era altro e Macrì dapprima ne rimase sinceramente colpito, ma poi iniziò a farsi qualche domanda. Sul perché avesse trovato la barca con il motore ancora in moto, e soprattutto sulla strana perquisizione, che alla luce della lettera non aveva senso. Capì che per ottenere delle risposte era necessario preparare una trappola, ma se la prese comoda.

Quando chiamò Giacomo erano le sei del pomeriggio.

«Giacomo, sono Enzo. Più tardi passa a prendermi con la spiaggia».

«Non si sente bene commissario?».

«Oh no, non ti preoccupare, ma ho comprato un mazzo di fiori per tua moglie e sono un po' ingombranti».

«Ah bene, allora sarò lì per le otto».

«Grazie».

Dall'unico fiorista di Lipari si fece portare un bel bouquet di gerani e rose bianche. Gli costarono una fortuna ma Sofia e la cucina di Giacomo meritavano questo e altro.

Il suo amico fu puntuale e Macrì si mostrò a eventuali osservatori mentre saliva sulla decappottabile. Arrivati al ristorante, il commissario si dette una manata in fronte, sotto lo sguardo meravigliato dei suoi amici.

«Che stupido, ho dimenticato il telefonino sulla barca, vi dispiace se faccio un salto a prenderlo?».

«Ci mancherebbe, ma usi la spiaggia».

«No vado a piedi, non ci metterò molto».

Si fece il tratto che lo separava dal porto a passo veloce, poi vicino alla banchina rallentò e si

avvicinò alle passerelle. Quando salì sulla sua barca sfilò la pistola e s'infilò silenziosamente sottocoperta.

Un uomo era di spalle e stava rovistando tra le sue carte. Non era robusto e indossava una camicia di lino stropicciata e dei pantaloni in jeans molto sporchi.

«Stavi cercando questo?». Gli mostrò il libro di Cortàzar.

L'altro si voltò e alla vista della pistola rimase come paralizzato, poi fece una cosa alquanto strana. Si mise in ginocchio, con le mani giunte e le dita incrociate.

«Ti prego non sparare». Ci mancava poco che si mettesse a piangere.

«Tu sei Antonio Venturi, non è così?».

«Sì».

Macrì, che iniziava a capire, mise a posto la pistola e lo aiutò ad alzarsi.

«Sono un poliziotto. Adesso ti siedì e mi racconti tutto. Vuoi qualcosa da bere?».

Lo sguardo dell'uomo mutò. A sentire le parole «commissario» e «polizia» si era come risvegliato da uno stato di trance.

«Sì, per favore».

Macrì gli porse mezzo bicchiere di whisky e lo invitò a sedersi sul divanetto.

«Sono partito da Pozzuoli tre giorni fa. Questa barca la comprammo io e mia moglie proprio qui a Lipari, molto prima che le cose iniziassero ad andar male».

«Che lavoro fai?».

«Mi occupo della vendita di attrezzatura marina. Cinque anni fa volli espandermi e chiesi un prestito. Ma se all'inizio le cose andarono bene, poi tutto cambiò. Uno dei miei negozi subì un incendio e persi quasi tutto. A quel punto non riuscii a coprire le spese per il prestito e mi rivolsi agli usurai, il debito in tre anni si è moltiplicato. Mia moglie mi ha lasciato, portandosi via i bambini, così mi sono ritrovato solo e disperato».

Prese fiato, ma respirava a fatica per via della tensione che se lo stava mangiando da dentro.

«Stetti un mese senza far nulla. Poi presi la decisione di farla finita, sperando che almeno mia moglie e i bambini potessero trarne vantaggio».

Macrì era sorpreso dall'amore che Venturi dimostrava nei confronti della moglie che comunque l'aveva abbandonato.

«Sono arrivato qui, ho preso il largo e dopo aver scritto la lettera, mi sono calato sul tender con l'intenzione di legare un peso alle gambe e buttarmi in mare. Guardavo la barca andar via e mi mancò il coraggio...».

Scoppiò a piangere e ci volle un po' perché si calmasse. Poi continuò.

«Non sapevo che fare. Portai il tender fino alla spiaggia della secca, e una volta sbarcato presi il telefonino, volevo chiamare Amalia per raccontargli tutto, in me si era accesa una speranza, ma non so dirle per quale motivo».

Improvvisamente sorrise, Macrì capì che forse non reggeva bene l'alcol.

«Lei non ci crederà ma Amalia mi anticipò. Mi disse che il mio strozzino era stato appena arrestato e c'era un piano di aiuti per le persone che erano finite nella nostra situazione. Insomma, si poteva ricominciare. Da quel momento volevo solo ritrovare la barca e soprattutto la lettera, per bruciarla. Sono rimasto al porto e quando l'ho vista ormeggiare non ci credevo. Speravo ardentemente che nessuno avesse aperto il libro ma stamattina, quando non l'ho trovato a bordo, sono ricascato nei miei incubi».

Sospirò, poi bevve ancora. Fu Macrì a prendere la parola.

«Cosa vuoi fare adesso?».

«Voglio solo tornare a casa».

Il commissario ci pensò su e infine gli porse il libro.

«Va bene. Tu ieri sei caduto accidentalmente in acqua, ma sei riuscito a sganciare il tender, sei tornato qui e hai visto la barca, che io avevo consegnato al tenente Gigli in capitaneria. Domattina andrai da lui, te la riconsegnerà ufficialmente e gli racconterai questa storia, non una parola in più e non una di meno».

Venturi si rimise in ginocchio, questa volta voleva baciargli le mani dalla contentezza. Nello stesso momento squillò il telefonino di Macrì.

«Va tutto bene commissario? Guardi che ho cucinato delle cernie che sembrano ancora vive...».

No, non andava tutto bene, doveva sbrigarsi per non perdere un minuto di quella freschezza.

«Sto arrivando, sto arrivando!». Sussurrò concitato.

Con sempre maggiore fretta costrinse un Antonio Venturi, grato e barcollante d'alcol, ad alzarsi e successivamente lo accompagnò sulla banchina.

«Vai e mi raccomando». Gli disse allontanandosi.

L'altro lo salutò ma il commissario non ricambiò, anzi, si diresse, prima camminando e poi letteralmente di corsa, verso la meta. Rappresentata degnamente dalle succulente e freschissime cernie di Giacomo.





## Le recensioni



autori: Luigi Anelli  
e Giuseppe Merlini  
edizione (3<sup>a</sup>) straordinaria stampata  
per l'AGS 18, 19 settembre 2024 in  
Senigallia  
pagine: 152 con ill.

### Jack La Bolina. Al servizio del mare italiano

Luciano Magnanelli

I lettori di questa rivista conosceranno sicuramente Jack La Bolina, al secolo Vittorio Augusto Vecchi, come fondatore della Lega Navale Italiana, ma non tutti avranno avuto modo di approfondire la levatura, la poliedricità, il multiforme ingegno di questa figura di marinaio, viaggiatore, scrittore, innovatore che aveva intuito il ruolo fondamentale del mare per la sicurezza, l'economia e la prosperità della nazione.

A regalare ai Soci della Lega Navale, e non solo, una piacevole e interes-

sante lettura che fa piena luce sul nostro fondatore, ha provveduto la Sezione della Lega Navale di San Benedetto con la stampa della terza edizione del volume scritto da Luigi Anelli e Giuseppe Merlini, che ripropone un approfondito excursus sulla vita e le opere di Jack La Bolina. Consapevole delle ragioni storiche e culturali che hanno portato l'Italia a un rapporto complesso con il mare, Jack La Bolina dedica la propria vita alla diffusione della cultura del mare in un paese che non ha ancora preso coscienza della sua vocazione marinara, con lo scopo di creare «una corrente spirituale nel pubblico italiano richiamando attenzione e suscitando l'amore per le cose navali e la grande, multiforme attività che sul mare si svolge». I lettori avranno modo di ripercorrere il controverso rapporto di Jack La Bolina con il Ministro della Marina Mercantile, che nel 1895 alla proposta di costituzione di una società per la valorizzazione delle attività marinare risponde che «certe questioni si lasciano esclusivamente al governo e che è difficile commuovere l'opinione pubblica per esse», a riprova del disinteresse delle istituzioni verso la cultura del mare. Nonostante tutto, il 12 giugno 1897 Vecchi costituisce il Comitato Centrale della Lega Navale e nel 1899 si svolge la prima Assemblea Generale dei Soci. Altro momento fondamentale nella creazione di una coscienza marinara del paese ad opera di Jack La Bolina fu la fondazione del Reale Yacht Club Italiano, di cui il libro ripercorre i passi fondamentali dando ai

lettori uno spaccato di quella parte di società che ha portato alla nascita del diporto nautico in Italia. Instancabile, Jack la Bolina prosegue l'opera di divulgatore anche negli anni della maturità, interessandosi di pesca e delle nuove tecnologie a essa legata; promuove l'introduzione dei frigoriferi a bordo delle barche pescherecce riportando in Italia quanto veniva realizzato in altri paesi europei più avanzati, fra cui l'istruzione dei pescatori e la creazione delle cooperative pescherecce, fornendo un impulso decisivo allo sviluppo della pesca in Adriatico e in particolare nella marineria picena. Sostenitore della scienza come strumento a servizio delle innovazioni e dello sviluppo, Vecchi propose di «fomentare un movimento intellettuale verso la scienza non solo tra i pescatori, ma nella cittadinanza dei paesi marittimi delle Marche».

Agli autori il merito di aver messo in luce anche questo aspetto della figura di Vecchi e di averne ripercorso vita e opere con numerosi estratti dei suoi scritti di cui i lettori non potranno fare a meno di apprezzare la prosa agile, ancora attuale e incisiva e la passione per il mare che ne traspare. Personaggio spesso sottovalutato dalla critica letteraria, talvolta giudicato solo per le sue qualità di divulgatore, il libro ci restituisce una figura di letterato, tecnico del mare, conferenziere, galantuomo del mare, che ha dedicato tutta la propria opera a «preparare il popolo italiano a sentire il mare e ad avere fede nelle sue sorti navali».

# AUTORI

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 parlamentarista.



ANNA FIORELLI – È una storica della cultura del gioiello. Ha diretto a lungo Moda e Gioiello allo IED di Roma. Fra gli eventi che ha curato, la mostra Corals & Cameos. The treasures of Torre del Greco, New York 1989.



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.



GIULIO GUAZZINI – Giornalista professionista dai primi anni 80, con un avventuroso passato da velista. È una delle voci storiche dello sport sulle reti Rai. Dell’America’s Cup ha seguito 13 edizioni, comprese le prodezze di Luna Rossa. Dalla straordinaria esperienza dei sei mesi passati ad Auckland è nato il suo libro Luna Rossa, la sfida continua. Suo è il record di medaglie d’oro commentate in diretta per i Giochi Olimpici di Tokyo 2020. Socio benemerito della LNI, sin dagli anni 70 ha collaborato con la sua rivista.



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.



BRUNELLO MONTAGNESE - Scrittore, nato in Calabria nel 1990. Ha vinto diversi premi letterari, nel 2024 è stato premiato al Giallo Festival di Bologna. Si occupa inoltre dell’organizzazione di eventi culturali legati ai libri. Ha recentemente curato la mostra “Andrea Camilleri – L’inventore di mondi”.



MARINA PAGANO – Nata a Roma, per molti anni ha curato l’editoria dell’Ufficio Storico della Marina Militare e redatto il *Bollettino d’Archivio*. Autrice di articoli e libri su documentazione archivistica, collabora con *Storia militare*. Dal 2021 è redattore di *Lega Navale* e delegata LNI per le scuole.



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.



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.



MARIA CRISTINA SABATINI – Giornalista pubblicista, si occupa della comunicazione di progetti e attività riguardanti il settore culturale, il sociale e il mare. Scrive per il quotidiano La Nazione, edizione della Spezia, il web magazine *Daily Nautica*; cura e presenta servizi di approfondimento culturale per l'emittente televisiva Tele Liguria Sud.



PIERPAOLO SCUBINI – Iscritto alla LNI Trieste dal 1990, è stato Consigliere alla Base Nautica nel CD del Presidente Ennio Abate dal 2003 al 2010. Presidente della Sezione di Trieste dal 30.10.2010 e Consigliere Nazionale fino a fine mandato. Presidente della Sezione di Trieste per ulteriori 3 mandati fino a ottobre 2022. Dal 2019 Delegato Regionale per il Triveneto con nomina del Presidente Nazionale.



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 – Istruttore di vela d'altura professionista, ha fondato la Safety World S.a.S. (servizi e consulenze per la gestione delle emergenze a bordo delle unità da diporto). Direttore del Centro Studi per la sicurezza in mare «I ragazzi del Parsifal», consigliere della Sezione Chiavari e Lavagna della Lega Navale Italiana e segretario della rete degli Operatori Nautici del Tigullio.



## Tesseramento 2024

Iscriviti alla LNI o rinnova il tesseramento per l'anno 2024 presso una delle 256 strutture periferiche presenti in tutta Italia.



## Come contattarci

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

Mail: [comunicazione@leganavale.it](mailto:comunicazione@leganavale.it)

Telefono: **06809159218**

Social media:     

**NEW!** 

**Iscriviti** al nostro nuovo **canale WhatsApp**

per non perdere nessuna novità sulla **LNI**.

Accedi all'homepage del nostro sito.



## **Una cima rossa** per fermare la violenza sulle donne

Una **cima rossa** unisce le iniziative di sensibilizzazione promosse dalla Lega Navale Italiana in tutta Italia in occasione del 25 novembre, **Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne.**



*La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Pari Opportunità promuove il servizio pubblico del **1522**, un numero gratuito e attivo 24 ore su 24 per le richieste di aiuto e sostegno alle vittime di violenza e stalking.*



**Scopri di più sull'iniziativa su [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)**

**#unacimarossa**