

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare
novembre-dicembre 2024



MA COME FANNO I MARINAI



Straulino e i comandanti di oggi
Ambrogio Fogar. Una storia di mare
Le iniziative della LNI contro la violenza sulle donne



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM



sommario

Anno CXXVII novembre-dicembre 2024

3	22	45
Banco di quarta <i>di Carlo Romeo</i>	Skipper <i>RRLN</i>	Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne <i>di Maria Cristina Sabatini</i>
4	25	48
Punto nave <i>di Donato Marzano</i>	Ambrogio Fogar, un oceano di vita <i>RRLN</i>	Il viaggio dell'ambra <i>di Anna Fiorelli</i>
7	28	54
Agostino Straulino <i>di Michele Valente</i>	Le scienze dei microbioti per lo studio dei processi di degradazione delle mucillagini marine <i>di Marco Candela</i>	Il Verricello <i>di Maurizio Parisi</i>
10	31	58
Il Comandante del Vespucci <i>di Claudio Ressmann</i>	La LNI in Campania <i>RRLN</i>	Natale sul mare <i>di Joseph Conrad</i>
14	37	62
Il Comandante Claudio Ressmann <i>di Maria Teresa, Daniela e Flavia</i>	Il nostromo Pasquale <i>RRLN</i>	Diario di bordo della Lega Navale Italiana <i>di Michele Valente</i>
16	40	65
Il comandante di Nave Doria <i>RRLN</i>	Mare, libri e Monfalcone <i>di Carlo Romeo</i>	Le recensioni
20	43	67
Comandare un mercantile <i>RRLN</i>	Alto mare <i>di Sergio Gamberale</i>	AUTORI





È salpata a Napoli, nella Sala Rolandi del Centro Studi Tradizioni Nautiche, la mostra itinerante «Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo»

Anno CXXVII - n. 6

novembre-dicembre 2024

Direttore Responsabile

Carlo Romeo

Redattore

Marina Pagano

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54

00197 Roma

tel. 06 809159203

fax 06 809159205

C.C. post. 30719009

www.leganavale.it

redazione.rivista@leganavale.it

Proprietà

Lega Navale Italiana

Editore

Donato Marzano

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.

Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003

(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

art. 1 comma 1 DCB Roma



Realizzazione Grafica e Stampa

Stilgrafica Srl

via E. Q. Visconti, 8

00193 Roma

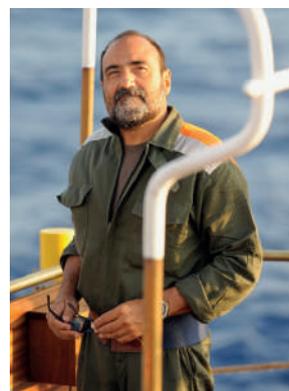
La rivista – che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta – è anche pubblicata sul sito istituzionale.

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

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di febbraio 2025

Banco di quarta



Ma come fanno i marinai, si chiedono e ci chiedono da decenni Lucio Dalla e Francesco De Gregori. Già, ma come fanno i marinai? Gente complessa che, se è per mare, cerca i porti e, quando finalmente arriva in porto, non vede l'ora di ripartire, di cercare ancora il mare. Eredi dei nomadi di Abele, non riescono a comprendere la vita dei contadini di Caino, dove l'alba e il tramonto girano intorno a un paesaggio fermo, fatto di rocce, montagne e campagne. Il marinaio li guarda, magari li invidia per quella vita solida come il terreno che calpestano. C'è però qualcosa – forse nel DNA – di diverso e allora arriva il vento e porta altrove.

Questo numero della Rivista della Lega Navale parla, quindi, di marinai. Certo, in ogni numero si parla di marinai ma qui, in questo contesto, cerchiamo di raccontare esperienze attraverso le testimonianze e le figure di marinai di ieri e di oggi. Non a caso lo spunto lo dà la copertina dedicata a Tino Straulino, in una delle sue foto più belle. Straulino è il giovane seduto a prora che già il mare lo conosce bene mentre guarda lontano, intravedendo forse quelle guerre, regate, vittorie, barche, compagni e fatiche che sono state la sua vita.

La mostra dedicata a Agostino Straulino che la Lega Navale Italiana, con il supporto della Marina, ha inaugurato a Napoli a dicembre, durante tutto il 2025 sarà ospitata dalle Sezioni della LNI, in occasione di due scadenze legate alla sua nascita e alla sua scomparsa. La mostra napoletana racconta l'Ufficiale di Marina e il campione olimpico con testi e foto. In realtà, purtroppo, sono tempi lontani e quindi non ci sono molte foto di lui e di quel che ha fatto. Verrebbe da chiedersi, con il fiume di immagini che oggi ci scivola addosso, cosa sarebbe stato oggi. Ma le leggende forse è giusto che non si vedano, che si intuiscono in foto lontane e in racconti passati di mano, fra banchine e bar, nei porti la sera quando fuori piove. Difficile trovare leggende oggi dove tutto è visibile, fermato nel tempo, approfondito, facendo sbiadire la magia delle storie. Nel suo bellissimo libro su di lui, Giuliano Gallo lo definisce «il padrone del vento» ma è difficile immaginare se questa definizione sarebbe piaciuta a Straulino. Il vento infatti non ha padroni, forse ha allievi, discepoli che lo sanno leggere, che ne sanno imparare insegnamenti non sempre evidenti. Il vento come il mare, al limite, può avere amanti, difficilmente padroni. Ad ogni modo, Straulino sosteneva che il vento a bordo si sente con il naso. Si era abituato a navigare di notte, al buio, quando cominciò a temere per la sua vista, conseguenza del lavoro svolto con gli incursori durante la guerra. Gli strumenti, ripeteva, servono per avere conferme ma arrivano sempre dopo l'uomo, e qui parlava il campione olimpionico che sapeva bene come una frazione di secondo poteva significare vittoria o sconfitta.

All'inaugurazione della mostra napoletana, pesano parecchio le parole dell'ammiraglio Donato Marzano che rivendicano la vitale responsabilità e il dovere rigoroso della memoria, oggi che sappiamo tanto e dimentichiamo tutto. L'ammiraglio Salvatore Vitiello, Capo del Comando Logistico della Marina, a sua volta, nel dare il benvenuto agli ospiti dell'inaugurazione, ha ricordato invece quel rapporto dei marinai con gli elementi della natura, andando a creare, con coraggiosa umiltà, una sintonia che lega natura, barca e marinai.

Torna in mente, a proposito di umiltà, la maniacale attenzione alla barca e alla sua preparazione, da parte di Tino Straulino, raccontata da chiunque abbia navigato con lui. «Maniacale», intendiamoci, in questo contesto è da considerare un aggettivo estremamente riduttivo perché lui smontava e rimontava la barca completamente prima e dopo ogni uscita. Il rapporto con la barca era per lui un rapporto fermo in ogni istante della quotidianità e non solo durante la navigazione.

Dunque, in questo numero, «ma come fanno i marinai», anche se la risposta non c'è ma ci sono solo racconti, con anche tante altre pagine da leggere e immagini da guardare, tutte fatte di storie di mare e di persone. Joseph Conrad racconta di un Natale molto particolare in mare mentre Napoli torna nella vita delle Sezioni della Lega Navale campane e della Basilicata tirrenica. Lo chef di questo numero, poi, è quasi uno scoop per la sua storia e la sua particolarità, mentre Monfalcone, le Cime Rosse, la manutenzione dei sistemi d'ancoraggio e tante altro, danno vita a un numero tutto da leggere e guardare.

Carlo Romeo - direttore.rivista@leganavale.it

Punto nave

di Donato Marzano



Cari Lettori e Soci, questo numero si riferisce editorialmente ai mesi di novembre e dicembre 2024, ma esce nelle prime settimane del 2025 e ben si colloca temporalmente quindi per un saluto beneaugurante per la nostra Associazione che può guardare al nuovo anno con maggiore fiducia rispetto agli scorsi mesi in considerazione dei provvedimenti istituzionali adottati alla fine del 2024. Mi riferisco in particolare al riconoscimento delle attività formative teoriche e pratiche dei nostri Centri di Istruzione Nautica (CIN) e all'integrazione alla normativa Bolkestein che tutela le associazioni sportive senza fini di lucro, come la nostra, dall'andare in gara per le concessioni demaniali. Sono all'orizzonte interessanti progetti nazionali che mettono il mare al centro dell'attenzione delle istituzioni, dell'opinione pubblica, del cluster marittimo, delle federazioni sportive, della scuola, dell'università, degli enti che si occupano della protezione del mare, con un focus particolare sui giovani e sulle persone con fragilità. Molte iniziative



per la diffusione della cultura del mare come il secondo convegno nazionale sull'attualità del mare nel nostro secolo dopo i primi 25 anni, la mostra itinerante su Agostino Straulino di cui parlerò in seguito e alla quale è dedicato ampio spazio in questo numero, le attività di supporto ai ragazzi emarginati delle periferie difficili ed i piccoli pazienti di diversi ospedali pediatrici con associazioni importanti come «Save the Children» e «Il Porto dei piccoli», così come ha preso il largo in maniera convinta e determinata la campagna «Mare di Legalità» per la divulgazione dei valori del mare e della legalità. Siamo arrivati a 22 barche che venivano utilizzate per traffici illeciti da mafia e criminalità organizzata ed ora portano in giro



per i nostri mari, per le nostre basi, per comuni e città, per scuole e strutture le figure di eroi del quotidiano che hanno servito lo Stato fino all'estremo sacrificio della vita in diversi settori quali la politica, la magistratura, le forze dell'ordine, il lavoro e la religione. In questi giorni le barche si stanno «leccando le ferite» della campagna estiva, molto intensa svolta nel 2024 e si preparano a solcare i mari italiani nelle prossime settimane e partecipare a diverse attività sportive, sociali, istituzionali. È in pianificazione una campagna rivolta alla protezione del mare con la monitoraggio dello stato delle acque di alcune aree marine protette utilizzando le barche della legalità e quelle sociali, in collaborazione con Federparchi e i ricercatori delle Università con cui siamo in convenzione, i nostri Soci che diventano «ricercatori informati» secondo i principi della *citizen science*. Abbiamo raggiunto a fine 2024 il considerevole numero di oltre 61 000 soci, un buon risultato se paragonato ai circa 46 000 Soci del 2020, ma che dobbiamo decisamente incrementare nei prossimi anni, puntando alle 100 000 unità se vogliamo contare veramente a livello istituzionale e di opinione pubblica. A breve partiremo con una campagna di reclutamento decisamente più determinata, capillare e spero interessante, che vedrà protagoniste le nostre strutture periferiche lungo tutto il territorio nazionale. Nel 2025 verranno confermati tutti quegli appuntamenti che sono diventati periodici e che caratterizzano l'opera della Lega Navale nelle diverse aree istituzionali: quindi stiamo programmando il secondo convegno nazionale sulla marittimità nel mese di maggio in una location molto particolare che è il Comando della Squadra Navale della Marina Militare, la quarta edizione degli Open Day LNI in programma nel weekend 16-18 maggio, «Dolci acque», la settimana delle acque interne e dei laghi, dal 26 ottobre al 2 novembre, la premiazione dei nostri giovani atleti delle discipline olimpiche e paralimpiche con «Ancorati nel futuro» a fine

settembre e nello stesso mese l'ormai tradizionale Trofeo nazionale canoa LNI-FICK, oltre a tante altre iniziative a livello regionale e locale. Appuntamenti che devono essere sentiti propri e vissuti attivamente dalle strutture e dai Soci coinvolti. Ma tornando ai giorni nostri e alla nostra rivista, questo numero è dedicato ai marinai, a chi va per mare per lavoro, per sport o per divertimento, a chi ha fatto grande sul mare il nostro Paese. È il caso proprio dell'Ammiraglio Agostino Straulino detto Tino, eroe della seconda guerra mondiale, dove ha combattuto sul mare tra i reparti d'assalto della Regia Marina, campione di vela e medaglia d'oro olimpica della classe star negli anni '70 e non solo, ma essenzialmente un vero marinaio, un uomo che conosceva il mare e il vento, che sapeva scegliere le rotte più giuste, pratico dell'arte marinaresca, che ha realizzato imprese epiche, note in tutto il mondo, che fanno di lui un eroe buono, un supereroe da prendere a riferimento, in particolare per i nostri ragazzi. Uno di quegli uomini che per onestà di sentimenti, semplicità nel risolvere situazioni difficili, carisma nei rapporti interpersonali, bravura oggettiva lascia una traccia indelebile nelle attività e nelle relazioni che ha vissuto, nelle persone che ha incontrato, e che quindi deve costituire un riferimento sicuro, un faro per chi, come noi della Lega Navale, fa del mare una ragione di vita.



Agostino Straulino marinaio, ufficiale, sportivo

di Michele Valente

*Salpa da Napoli la mostra itinerante sul «padrone del vento»
promossa dalla Lega Navale con il Cantiere della Memoria*

Un tributo a una delle figure di spicco della marineria italiana del secolo scorso e un impegno a far conoscere al pubblico, e in particolare alle giovani generazioni, la «lunga vita felice» e le numerose imprese sportive e militari dell'ammiraglio Agostino Straulino (1914-2004). È salpata da Napoli la mostra itinerante «Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo» promossa dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con il Cantiere della Memoria nella duplice ricorrenza dei 110 anni dalla nascita e dei 20 dalla scomparsa. L'esposizione, che farà tappa in diverse sedi della LNI nel corso del 2025, è stata ospitata dal 13 dicembre 2024 al 19 gennaio 2025 nella Sala Rolandi dell'Accademia dell'Alto Mare, istituzione culturale frutto della sinergia tra la LNI e la Marina Militare che ha lo scopo di valorizzare il «sapere marinaro» custodito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale, inclusa la raccolta completa dei numeri di questa rivista, il più antico periodico di mare, edito dal 1897. Un luogo in cui la storia, le tradizioni marinaresche e le vicende dei protagonisti del mare prendono vita.

Nella sala – intitolata nel 2022 a Carlo Rolandi, velista di fama, amico e prodiere di Tino Straulino – i pannelli della mostra sono stati accompagnati dalla proiezione di foto e filmati storici delle imprese dell'ammiraglio, e il suo volto sorridente è stato raffigurato su una tela che ha sullo sfondo la sua amata Nave *Vespucci*: si tratta di un'opera originale realizzata dal nostromo Adriano Gandino utilizzando le vele dismesse del *Vespucci*, che Straulino ha comandato con orgoglio dal 1964 al '65. La «nave più bella del mondo» con il





«padrone del vento» come suo Comandante, come dovettero riconoscere, tra rammarico e sincera ammirazione, dalla nave-scuola tedesca *Gorch Fock* in navigazione tra Stoccolma e Oslo.

Straulino è stato un ufficiale della Marina Militare, già incursore nel gruppo «Gamma» durante la Seconda Guerra Mondiale, velista di caratura internazionale, medaglia d'oro alle Olimpiadi di Helsinki del 1952 in coppia con un altro lussignano, Nicolò Rode, ma soprattutto profondo conoscitore e amante del mare fin dalla sua infanzia a Lussino, quando già sognava in grande: «Sulla mia isola sono venuto al mondo e cresciuto. Là ho capito il mare e il mare mi ha accolto tra i suoi abitanti. Là ho conosciuto il vento e l'ho fatto diventare mio amico».

«Uno dei compiti per cui è nata la Lega Navale Italiana nel 1897» – spiega il Presidente della LNI, Donato Marzano – «è proprio la diffusione della cultura del mare e della marittimità in un Paese a vocazione marittima come l'Italia. Per assolvere questo compito è necessario ricordare gli uomini e le donne che hanno reso grande il nostro Paese tramite l'attività militare, sociale, economica e sportiva legata al mare. Tra le figure di riferimento non può mancare quella di Agostino Straulino, che è stato un ufficiale di Marina eroe della seconda guerra mondiale, uno sportivo campione olimpico e vincitore di diverse competizioni internazionali e un marinaio, ovvero una persona che sapeva andare per mare, che amava e conosceva il mare e la sua importanza. Questi uomini e queste donne devono costituire un riferimento per chi opera in mare, in particolare per i più giovani».

La mostra è il risultato del sodalizio culturale tra la LNI e il Cantiere della Memoria, progetto culturale dell'associazione «La Nave di Carta» e piccolo luogo espositivo nato nel 2016 nel porto antico delle Grazie (Portovenere) con esposizione permanente e interattiva degli antichi attrezzi dei maestri d'ascia. «L'ancoraggio è solitamente quello degli anniversari tondi. Facile immaginare che l'esposizione su Agostino Straulino, nel 2024, fosse imprescindibile, a 110 anni dalla nascita e 20 dalla scomparsa», racconta Corrado Ricci, giornalista e fondatore del Cantiere della Memoria, che ricorda: «C'è anche stato l'impulso di mio padre, prima che si spegnesse nel 2016 a 93 anni. Da lui è arrivata



l'eredità degli spazi per allestire il piccolo museo e di conoscenze derivate dai suoi trascorsi di comandante di una barca storica a vela, *Serenella*. Fra queste una rivelazione: Straulino, all'epoca delle Olimpiadi nel 1960 a Napoli, dormiva sulle vele della sua Star. Questione di contrasto ai russi che lo spiavano. Un aneddoto che contribuisce a spiegare il personaggio e le ragioni alla base dei successi sui campi di regata, oltre al fiuto per il vento: preparazione della barca, sacrificio, essere sempre sul... chi va là.

Di qui l'importanza della sua formazione militare, con trascorsi anche nel Golfo della Spezia, durante la guerra da *uomo gamma* decorato al valore militare per le imprese ardite e dopo, da vice comandante logistico della base degli Incursori e Palombari della Marina al Varignano. Un incarico gravoso per assolvere il quale, voglioso di regatare e vincere, si allenava di notte, sacrificando la famiglia. Circostanze emerse dalla ricerca finalizzata a trasmettere conoscenze e valori, soprattutto alle giovani generazioni. Grazie alla Lega Navale per aver colto questo spirito e dato gambe alla mostra». Il 13 dicembre scorso, in occasione dell'evento inaugurale a Napoli alla presenza, tra gli altri, del Vicepresidente della LNI, l'ammiraglio Luciano Magnanelli e del Comandante Logistico della Marina Militare, l'ammiraglio Salvatore Vitiello, Adriana Giurissa ha portato la sua testimonianza in collegamento da Lussinpiccolo (oggi Mali Lošinj, in Croazia) in rappresentanza della Comunità degli italiani della cittadina che ha dato i natali a Straulino. Insieme a lei è intervenuto il capitano di corvetta Giuseppe Valente, comandante del *Corsaro II* – Straulino fu il primo comandante di questa nave scuola della Marina Militare nel 1961 – oltre al Presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE), Gigi Rolandi, che ha parlato del legame di suo padre Carlo e della sua famiglia con Straulino. L'evento si è concluso con una testimonianza esclusiva raccolta da Giulio Guazzini per Rai Sport. Un'intervista al comandante Giancarlo Basile, che era a bordo del *Vespucci* il 14 maggio 1965, ovvero il giorno in cui Straulino uscì a vele spiegate dal porto di Taranto attraverso il canale navigabile entrando di fatto nella storia della marineria.



Il Comandante del Vespucci

La campagna del 1965 e le sue leggende. I mari del Nord

di Claudio Ressimann¹

Fu un anno importante per la gente di mare quel 1965 che vide il CV Agostino Straulino prendere il comando di Nave Vespucci. Tanti episodi diventati leggende, dalla conquista del campionato mondiale a Napoli sotto gli occhi del suo equipaggio con la nave ormeggiata nel Golfo oppure l'uscita a vela da Taranto, per la quale si narra abbia avuto, al tempo stesso, un richiamo e un encomio da Palazzo Marina. C'è però un'altra storia che viene ricordata meno e è quella dell'uscita a vela da Stoccolma. Pochi giorni dopo, il Vespucci sarà protagonista di un'altra ennesima leggenda.

Il racconto lo riprendiamo da un Ufficiale di Marina e da un giornalista che ha avuto care queste pagine e questa rivista, per averle dirette vent'anni. Claudio Ressimann è stato infatti direttore storico della Rivista della Lega Navale, continuando e rafforzando una tradizione che ha reso questa testata un riferimento editoriale unico in Italia per chi ama il mare. Il Comandante Ressimann fu testimone diretto di quanto racconta.

Carlo Romeo



Helsinki, 26 agosto 1965. Subito dopo l'ormeggio del Vespucci alla banchina di rappresentanza del porto di Helsinki per una sosta di quattro giorni durante la crociera estiva 1965, come d'abitudine salgono a bordo i giornalisti della stampa locale per una visita e un primo contatto con la nave. Ne arrivano una decina, la maggior parte dei quali aveva conosciuto il capitano di vascello Agostino Straulino, durante l'Olimpiade del 1952.

Il Comandante, notoriamente piuttosto riservato e di poche parole, si intrattiene con loro in maniera molto cordiale, rivivendo probabilmente i non dimenticati giorni olimpici, e infine li invita a colazione. Durante il pasto gli ospiti approfittando della calda atmosfera di simpatia creatasi, forse, con la complicità del menù preparato dal cuoco annaffiato dal Chianti della riserva di bordo, riescono a strappare a Straulino una dichiarazione estremamente impegnativa e incauta al tempo stesso: il giorno della partenza il Vespucci sarebbe uscito dal porto impiegando esclusivamente le vele.

¹ Si ringrazia il Cantiere della Memoria per la gentile concessione delle foto pubblicate in questo articolo.



I giornalisti non si lasciano sfuggire questa occasione per imbastire un vero e proprio scoop, cosicché il mattino successivo sull'*Helsingin Sanomat* compare nella cronaca cittadina una notizia riportata con grande evidenza: «Straulino domani mattina salperà a vela».

A bordo, da un lato la soddisfazione per la visibilità data alla notizia della sosta in un porto dove gli arrivi delle navi-scuola straniere erano generalmente relegati in fondo pagina, ma dall'altro la viva preoccupazione che si trattasse di una impresa ai limiti dell'impossibile. Gli stessi giornali, oltre a ricordare i fasti olimpionici del nostro velista, precisavano che a memoria d'uomo nessun veliero così grande era riuscito a partire a vela dalla banchina di rappresentanza senza l'aiuto dei rimorchiatori, considerata la difficoltà del percorso di uscita, comprendente anche una virata di 90 gradi. Oltre a ciò la stagione estiva non avrebbe davvero favorito la scommessa, dal momento che in quella stagione il vento nelle ore mattinali si faceva quasi sempre desiderare. Ma ormai la notizia era di dominio pubblico e non si poteva più tornare indietro.

Il giorno della partenza, fissata alle 10 del mattino, la banchina comincia a popolarsi di buonora: famiglie con bambini e carrozzelle al seguito, qualche vocante scolaresca, gruppi di sempre folkloristici connazionali e poi, numerosi rappresentanti della marineria locale, facilmente distinguibili per i tradizionali blusotti gialli, ansiosi di vedere come sarebbe andata a finire e sicuramente molto pessimisti circa il buon esito della manovra: "*Questi italiani...*".

Sveglia alle 7.30 e posto di manovra generale alla vela. Così, alle 9 tutte le vele sono alzate e bordate ed allievi ed equipaggio sono pronti ai bracci per la manovra. Purtroppo di vento neppure l'ombra: una desolante calma piatta assoluta. Straulino sale in plancia a poppa, dove sono radunati gli ufficiali, tutti per la verità con un'espressione a dir poco preoccupata, ed è calmissimo come sempre.

Sornione, borbotta così *Straulino*. Poi si porta sull'aletta di plancia lato banchina

dove il pubblico, riconosciuto, lo saluta a gran voce. Quando in lontananza si stagliano le sagome di due rimorchiatori inviati dalla Capitaneria di Porto affinché, con la dovuta discrezione, si tenessero pronti ad intervenire nel caso di una molto probabile emergenza, cala il silenzio assoluto. Un quarto d'ora dopo le nove, lungo come un secolo, improvvisamente, velacci e velaccini cominciano a gonfiarsi. Un movimento quasi impercettibile per via di una brezzolina che, però, è solo l'avanguardia di un venticello sempre più consistente, con netta tendenza a rinforzare, proveniente oltretutto proprio dal lato banchina. Fatto sta che già una decina di minuti prima dell'ora di partenza le vele sono sufficientemente gonfie e così, mollati gli ormeggi ed orientati i pennoni, il grande scafo comincia a muoversi in perfetto orario.



Percorso il primo tratto rettilineo, la velocità è tale da consentire il viramento di bordo per imboccare l'uscita. Manovra non facile, ma eseguita in tempo record da un equipaggio entusiasta per questo provvidenziale . . . miracolo meteorologico, riesce perfettamente, sia pure a qualche metro da un paio di piroscafi ormeggiati in andana. Poi il *Vespucci* punta la prora deciso verso il mare aperto, mentre a bordo si percepisce l'eco di un fragoroso applauso proveniente dalla banchina.

Applauso confermato dalla lettura dell'*Helsingin Sanomat* del 30 agosto (consultato durante la successiva sosta del *Vespucci* a Stoccolma, dove il giornale finlandese giunge via aerea) comprendente una dettagliata descrizione a toni encomiastici dell'evento, autorevolmente commentata dal capo di piloti del porto e conclusa con una sintetica frase così traducibile: «Agostino Straulino ha colpito ancora»!

Il 6 settembre, neppure dieci giorni dopo, accade un'altra storia di mare che ancora oggi si racconta ed è ancora Claudio Ressimann a ricostruirla.

Vento sud 30 nodi al traverso, mare grosso proveniente da poppa. La nave offre al vento tutte le vele, mentre la lancetta del solcometro oscilla intorno ai 10 nodi, una bella velocità per le sue 4,000 tonnellate di dislocamento.

Sul lato sinistro, illuminato da un pallido sole che fa rimpiangere quello del Mediterraneo, si intravede il profilo della bassa costa dell'isola di Gotland, dopo un giorno di navigazione da Stoccolma a Oslo.

Il capitano di vascello Agostino Straulino è il comandante della nave scuola e passeggia sul cassero conversando con alcuni ufficiali, quando una vedetta, dopo aver scrutato verso poppa, annuncia: «Una vela all'orizzonte a ore sei».

Tutti i binocoli disponibili in plancia scrutano un puntino appena visibile che si concretizza presto in un albero carico di vele. Si tratta certamente di un veliero di grandi dimensioni che non è difficile identificare con il *Gorg Foch*, la nave scuola della Marina tedesca, sulla stessa rotta in evidente rapido avvicinamento: è un veliero dalle forme molto più slanciate del *Vespucci* e dispone di una superficie velica nettamente superiore.

Straulino rinuncia nell'occasione a quel suo atteggiamento un po' sornione che lo caratterizza e ritrova tutto lo spirito competitivo, dimenticando di essere su uno scafo costruito per addestrare gli Allievi e non per gareggiare.

«Sono certamente più veloci di noi ma ci difenderemo», dice rivolgendosi all'Ufficiale di guardia in plancia. Poi aggiunge «Faccia controllare la velatura e faccia armare le rande delle lance di sopravento». In altri termini si trattava di alzare le vele sui due lancioni sistemati lateralmente, che venivano usati durante le soste per allenare gli Allievi.

Gran daffare per i nostromi e per la squadra di guardia, ma dopo una decina di minuti il *Vespucci* unisce ai tradizionali 2350 metri quadrati di vela anche quelli (una trentina) recuperati grazie a questo artificio. Se la nave avesse avuto gli «scopamare» e i «coltellacci», le vele aggiuntive dei clipper di fine Ottocento, Straulino non avrebbe esitato a esporli al vento. La lancetta del solcometro nel frattempo è ferma su 11, e non sarebbe stato umanamente possibile guadagnare anche un decimo di nodo.

Il Comandante non si stanca di osservare «l'avversario», sempre più vicino ed in cuor suo, sono certo, si rammarica di non essere al timone del *Grifone*, il 5,5 con il quale nella primavera dello stesso anno aveva conquistato a Napoli l'alloro mondiale, confermandosi praticamente imbattibile. Ormai il bompresso del *Gorf Foch* si trova a un centinaio di metri dalla poppa del *Vespucci* e Straulino paventa il momento in cui fatalmente sarebbe avvenuto il temuto sorpasso. Però, a non più di una ottantina di metri il veliero tedesco, cavallerescamente, poggia deciso sulla dritta allontanandosi, mentre dalla sua plancia comincia a snocciolarsi un messaggio a lampi di luce. Sul registro del segnalatore una frase lentamente si compone: «Siete la nave più bella del mondo con il re della vela come comandante».

L'espressione di Straulino torna ad essere quella di sempre, con la quale riesce a catturare la simpatia di chi gli sta accanto.



Il Comandante Claudio Ressmann, una vita tra la Marina e l’Amerigo Vespucci

Un ricordo delle figlie

di Maria Teresa, Daniela e Flavia

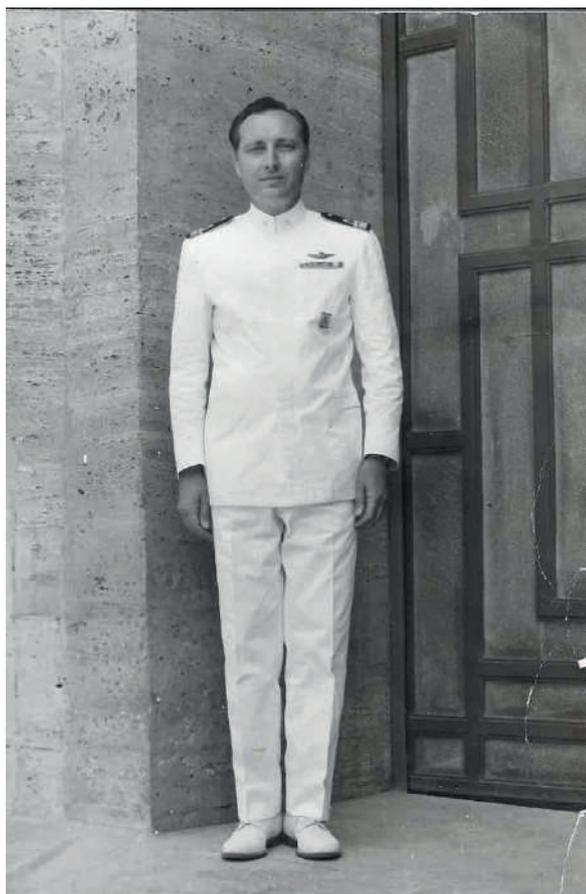
La Marina per nostro padre è stato il primo amore, quello che non si scorda mai. Una passione incondizionata per la vela e per l’*Amerigo Vespucci* sul quale ha trascorso buona parte della sua vita di Ufficiale di Marina. «*Navigare necesse est, vivere non necesse*»: una delle sue citazioni preferite.

La Marina gli ha però dato anche altro. Sempre ci parlava della sua esperienza come pilota della Marina Militare, delle sue missioni per lanciare le sonde di ricognizione dei sottomarini, della sua esperienza di collaudatore di aeroplani da guerra, le cosiddette bare volanti. Era molto fiero di queste sue esperienze di volo.

La figura che più lo ha accompagnato in questo suo viaggio da ufficiale è stata

senz’altro quella del Comandante Agostino Straulino. Fra i tanti episodi e mille imprese di questo storico velista e ammiraglio italiano, papà spesso amava ricordare l’istinto di uomo di mare che prima di ricorrere all’uso del motore le provava tutte per ammainare le vele. Celebre l’impresa ritenuta impossibile di uscire con la Nave Scuola *Amerigo Vespucci* – senza rimorchiatori – dal porto di Helsinki nell’agosto del 1965 in una giornata a detta di tutte le previsioni metereologiche, di calma piatta. Claudio Ressmann fu testimone diretto di quest’impresa pionieristica che descrisse solo tre anni fa in un articolo sulla rivista *Lega Navale*, da lui diretta per oltre vent’anni.

Straulino per nostro padre è stato non solo il leggendario Ammiraglio e medaglia d’oro olimpica, ma anche un severo maestro di vita. Raccontava di come una volta, proprio sul *Vespucci*, un suo compagno avrebbe dovuto essere in coperta, ma per una distrazione aveva mancato l’impegno. Chiamato a rapporto dall’Ammiraglio, i suoi compagni gli fecero uno scherzo crudele: «Fuori piove, bagnati sotto la doccia prima di presentarti da Straulino». Così fece il tapino che fu subito smascherato dal suo Comandante, che aprì l’oblò dal quale entrò un sole accecante.



Dopo essere andato in pensione, dopo avere lasciato la guida della rivista della Lega Navale, papà non ha mai smesso di scrivere e di pubblicare i suoi articoli. Raccontava storie inedite, episodi sconosciuti di vecchi velieri, per i quali si documentava a fondo. Era oltremodo curioso, rigoroso nelle sue ricerche, appassionato di scienza declinata in tutte le sue forme che cercava di comprendere: dall'astronomia all'astrofisica, dai buchi neri e al tunnel del vento, ma la sua voglia di conoscenza spaziava anche tra le nuove forme aerodinamiche di *Luna Rossa*. Già dall'inizio del 2000, alla soglia dei novant'anni il Comandante Resmann era solito ripetere a tutti il suo «ultimo desiderio»: assistere all'America's Cup di Barcellona del 2024. Purtroppo non ce l'ha fatta, ma ne ha parlato e se ne è interessato fino all'ultimo.

Imbarcatosi giovanissimo, dopo studi rigorosi all'Accademia, papà ha avuto un'austera formazione militare piena di regole, che si riflettevano anche sui più comuni gesti quotidiani, come quando si aspettava che noi figlie, come pure i nipoti e i pronipoti, sbucciassero la frutta con coltello e forchetta, dalla banana all'arancia. Un'impresa non alla portata di tutti.

La formazione rigida non ha tarpato le ali a quella che in realtà era la sua indole. Uomo ironico, spiritoso, curioso e dotato di un innato humour britannico. In famiglia resterà celebre il suo «momento barzelletta», quando, in genere a fine pranzo, inanellava una serie infinita di storielle salaci.

Ma non era solo un'indole giocosa, bensì un ammiratore sconfinato dei progressi tecnologici e scientifici, come pure negli ultimi anni dell'arte senza confini, da Bernini ai murales di Banksy.

«I vivi, i morti e i naviganti»: questa la tripartizione dell'Umanità del filosofo sciita Anacarsi, dopo il rimpatrio da Atene, dove si era recato a conoscere Solone; ci sembra riflettere la filosofia di vita di papà, il Comandante Resmann.



Il comandante di Nave *Doria*

Intervista al CV Mario Gaudino

RRLN

Il Capitano di Vascello Mario Gaudino è nato a Civitavecchia (RM) il 21 febbraio 1975. Ha frequentato l'Accademia Navale di Livorno dal 1995 al 1999. Durante la sua carriera ha prestato servizio su numerose Unità della Squadra Navale, tra cui Nave *Garibaldi*, Nave *Aliseo*, Nave *Espero* e Nave *Scirocco* ricoprendo ruoli di crescente responsabilità, arrivando al comando di Nave *Alghero* e, successivamente, di Nave *Zeffiro*. Ha inoltre svolto importanti e prestigiosi incarichi presso gli enti centrali della Marina Militare, in particolare nel settore delle telecomunicazioni e della Cyber Security. Dal 2 Agosto 2024 ricopre il ruolo di Comandante di Nave *Doria*.

Qual è il suo rapporto con il mare. Perché una scelta come questa?

Sono nato in una città di mare e sin da piccolo il mare ha fatto parte del mio ambiente familiare. Il movimento delle onde e la sua immensità hanno un effetto quasi ipnotico, che continua a generare in me una sensazione di tranquillità e benessere, un senso di appartenenza o, forse, un ancor più profondo anelito alla liber-

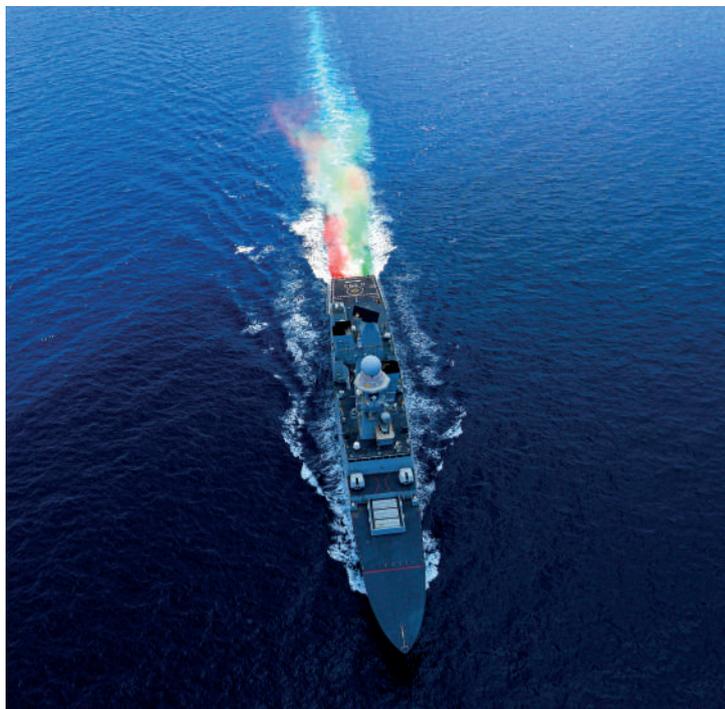
tà. Infatti ho sempre provato nell'andar per mare un senso di libertà e avventura, condito con un sentimento di mistero in cui immergersi e di cambiamento continuo. Questi aspetti mi hanno sempre affascinato, specialmente da ragazzo, già da prima di intraprendere il mio percorso in Marina Militare. Altra sensazione particolarmente intensa che percepisco nel mare è la connessione che si riesce a



stabilire con la natura e con la sua forza, che se da un lato attrae, dall'altro suscita in me grande rispetto e umiltà. Tutte queste emozioni giovanili mi hanno spinto verso una professione che fosse legata al mare e quindi ad intraprendere la carriera di Ufficiale di Marina Militare. Circa la formazione che mi ha portato a scegliere questa professione non ho aspetti specifici da condividere avendo frequentato il liceo scientifico. Sicuramente l'esempio di mio padre, sottufficiale della guardia di Finanza di mare è stato determinante nel trasmettermi l'amore per la «divisa» in termini di senso del dovere verso il mio Paese e di appartenenza, sentimenti che appartengono alla Marina Militare e in generale a tutte le Forze Armate.

L'Accademia di Livorno. Cosa resta?

L'Accademia Navale di Livorno rappresenta un capitolo fondamentale della mia vita. Fa parte di quelle esperienze capaci di trasmetterti insegnamenti sempre validi e utili anche a distanza di anni. Il percorso formativo in Accademia, permeato da un modello di tradizioni ultracentenarie, mi ha consentito in primis di acquisire una solida educazione ed istruzione militare accompagnata da una valida preparazione universitaria nel campo dell'ingegneria elettronica e delle scienze marittime, bagaglio culturale imprescindibile per la crescita di un Ufficiale di Vascello della Marina Militare. Ma soprattutto mi ha permesso di mettermi alla prova affascinato dalle sfide a cui mi ha sottoposto. Sfide che ho potuto affrontare individualmente, portandomi a sperimentare i miei limiti anche caratteriali in condizioni particolari e quindi a migliorarmi. In secondo luogo, mi ha obbligato a lavorare in team, in equipaggio stimolando la tendenza al lavoro di gruppo fondamentale a bordo delle nostre navi, dove ognuno ha in ruolo fondamentale per gli altri. L'intensità di quegli anni e le esperienze vissute hanno alimentato una quantità infinita di ricordi conditi dalla nascita di amicizie profonde coltivate in situazioni di grande pressione e l'insegnamento di valori come disciplina, rispetto e spirito di corpo, che hanno segnato la mia vita e il mio modo di affrontarla.





Quali esperienze ha vissuto in Marina?

Come promesso in molti slogan la Marina Militare mi ha permesso di conoscere una grande quantità di paesi del mondo durante le mie esperienze operative vissute con sentimenti sempre diversi ma alimentati dalla curiosità, che mi ha spinto a intraprendere la carriera di marinaio; ne citerò solo alcuni.

Da giovane ufficiale di vascello, a bordo di Nave *Garibaldi*, ho partecipato in qualità di ufficiale di rotta all'Operazione Endu-

ring Freedom nel Mar Arabico e Golfo Persico. Ricordo che è stato emozionante per me attraversare il Canale di Suez, navigare assieme a Nave *Etna*, Nave *Zeffiro* e Nave *Aviere* nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano con i monsoni che soffiavano e partecipare ad attività operative reali a fianco di unità straniere di nazioni alleate.

Consolidata la mia preparazione come ufficiale specializzato in Telecomunicazioni e Condotta Nave e Meteo ho avuto l'opportunità di essere impiegato nello staff al comando dell'Operazioni delle Nazioni Unite Unifil, retto dell'ammiraglio Ruggiero De Biase, rispettivamente a bordo di nave *Espero* e nave *Grecale* nelle acque del Mediterraneo orientale. Durante tale attività ho avuto il compito di garantire le comunicazioni tra unità di nazioni straniere della Task Force Unifil e di addestrare il personale della Marina libanese presso il loro comando a terra nonché di interconnettere i radar della loro rete radar costiera.

Da comandante su Nave *Zeffiro* sono stato impiegato nell'Operazione Mare Si-

curo a nord delle coste della Libia in più periodi durante il conflitto interno del Paese con l'opzione di ingresso a Misurata per l'evacuazione dei nostri connazionali ancora presenti sul territorio.

Infine, sempre da comandante, su Nave *Doria* sono da poco rientrato dall'Operazione *Aspides*, la cui principale finalità è la protezione dei traffici marittimi di interesse europeo dagli attacchi perpetrati dagli houthi che, operando dallo Yemen, utilizzano una varietà di armamenti, tra cui missili balistici, missili da crociera e droni aerei e navali.



La nave che le è rimasta nel cuore?

Ogni nave su cui sono stato imbarcato, ogni equipaggio di cui ho avuto l'onore di far parte, si è guadagnato un posto nel mio cuore consentendomi di diventare l'«uomo» che sono oggi.

Ammetto però che come un ufficiale di vascello gli equipaggi e le unità navali sulle quali ho svolto l'incarico di comandante li ricordo con particolare affetto e non posso negare che occupino un posto d'onore nel mio cuore. Cito quindi il Cacciamine *Alghero*, su cui ho svolto il mio primo comando navale con il grado di tenente di vascello; Nave *Zeffiro*, una storica fregata che ho avuto l'onore di comandare dal 2018 al 2020, sulla quale, forte di una maggiore maturità acquisita ho svolto un'intensa e prolungata attività operativa e di rappresentanza in un momento storico caratterizzato da ataviche carenze di personale. È un onore e una soddisfazione per il comandante lavorare alla testa di un equipaggio motivato al compimento della missione. Infine, di diritto, un posto d'onore lo sta guadagnando oggi il Cacciatorpediniere *Andrea Doria* e il suo splendido equipaggio, di cui mi onoro di essere il comandante, a bordo del quale abbiamo già affrontato alcune importanti sfide operative molto intense, come l'Operazione dell'Unione Europea ASPIDES per la sicurezza marittima in Mar Rosso dallo scorso agosto e fino a novembre.

Navigare cosa significa per lei?

Da marinaio, navigare significa continuare a rivivere i sentimenti e le emozioni di cui vi ho parlato e coltivare quel rapporto estremamente intenso e profondo con il mare. Certamente navigare oggi, con l'esperienza maturata nel corso degli anni, con ruoli sempre di maggior coinvolgimento e responsabilità, mi ha permesso di raggiungere la consapevolezza dell'importanza delle persone che ho attorno, donne e uomini del grande Equipaggio della Marina, per cui nutro un profondo senso di rispetto e stima e che, nel caso del mio equipaggio, sono chiamato a guidare anche in situazioni difficili, certo che senza loro io non potrei fare nulla. Pertanto, navigare oggi per me significa uscire in mare con la mia nave e il mio equipaggio che, come me, ha scelto questa professione ed esserne pienamente responsabile e riconoscente anche verso le famiglie che ci aspettano a casa. Sicuramente è dal rapporto con loro e dalla certezza del valore del gruppo che oggi traggio le mie soddisfazioni maggiori.



Comandare un mercantile

Parla il comandante Valentina Paris

RRLN

Valentina Paris è nata a Ortona il 31 ottobre 1989. Comandante della Marina Mercantile, è attualmente impiegata al comando su una FSO. Si è diplomata all'Istituto Tecnico Nautico «Leone Acciaiuoli» nel 2008. Ha frequentato l'Accademia della Marina Mercantile (2008-2010).



Perché un mestiere come il comandante della Marina Mercantile? Un caso o una scelta?

Beh, partirei con il dire che tutto è partito come sogno, un sogno iniziato da ragazzina tra i banchi della scuola media. Tutto scaturito dalla presentazione dell'Istituto Tecnico Nautico di Ortona da parte del comandante allora in carica. Rimasi affascinata dalle sue descrizioni e dal racconto della sua vita ed esperienza in mare. Fu lì che decisi di andare per mare e vedere con i miei occhi tutte le meraviglie che avevo sentito ma non mi prefissai nulla riguardo alla carriera; decisi di iniziare gli studi, poi quello che sarebbe accaduto non lo sapevo di certo.

Che tipo di formazione ha avuto? Come si diventa comandante?

Dopo le scuole medie ho frequentato l'Istituto Tecnico Nautico di Ortona. Una volta conclusa la formazione delle scuole superiori, ho provato a mandare curricula alle diverse società di navigazione. Purtroppo le risposte furono tutte negative; alcune non volevano donne, altre non avevano bisogno di nuove leve e alcune risposero che stavano assumendo tramite l'Accademia della Marina Mercantile di Genova. Fu lì che scoprii la sua esistenza e partecipai al bando di concorso dal quale risultai idonea, e da qui ebbe inizio la mia Carriera. Iniziai con l'alternanza Accademia/imbarchi da allieva ufficiale coperta; al completamento del periodo da allieva (navi petrolchimichiere), ho conseguito gli esami da ufficiale di

navigazione. Continuai la carriera su questa tipologia di nave fino ad avere il periodo per l'ammissione agli esami da 1° ufficiale coperta. Pensavo che una volta in possesso di tale titolo mi sarei fermata, invece ho continuato, e iniziarono gli imbarchi da 1° ufficiale fino a raggiungere il titolo di comandante.

Cosa vuole dire fare il comandante di un mercantile?

Vuol dire avere tanta responsabilità ma allo stesso tempo tanta soddisfazione. Vuol dire rinunciare a tanto ma anche guardarsi indietro e dire: «Ce l'ho fatta». Vuol dire mettere a tacere tanti pregiudizi che ogni giorno abbiamo combattuto ed essere fieri di sé stesse, e questo lo dedico a tutte le donne che con tanta amarezza e orgoglio oggi sanno di non valere meno di quanto ci fanno sentire. Fare il comandante non è una scelta, è un gradino raggiunto dopo tanti gradini saliti.

C'è qualche episodio che è rimasto impresso?

Gli episodi che rimangono impressi sono tanti e a volte anche difficili da raccontare. Ve ne sono di belli ma anche di brutti. Non basterebbe un libro per raccontarli!

Consiglierebbe a una ragazza o a un ragazzo di iniziare una carriera come la sua?

Francamente, consiglierei a tutti di fare ciò che ognuno si sente di fare. Quando si decide di intraprendere questa vita quello che consiglio di fare è di guardare a lungo termine e non solo al momento in cui si sta iniziando. Quando si decide si è giovanissimi e la spensieratezza ci governa. Ma quando il tempo inizia a scorrere i pensieri a volte cambiano.



Skipper

RRLN

Mi chiamo Simona Pasqua e sono una skipper siciliana. Oltre che in Italia ho lavorato e lavoro in tutto il Mediterraneo, tra cui Corsica, Grecia, Croazia e Baleari. Parlo bene inglese e spagnolo avendo vissuto per 8 anni in nazioni madrelingua inglese (Gran Bretagna, Nuova Zelanda, Australia e America del Nord) e 2 anni in Spagna, a Valencia, lavorando per l'organizzazione dell'America's Cup come skipper del Port Judge. Sono stata lo skipper del reality «Sail and Girls», girato nel 2013 alle isole Egadi. Quella prima esperienza davanti a una telecamera mi è servita anni dopo per girare con disinvoltura i video del giornale *Solo Vela Net*, con cui collaboro dal 2020 per la realizzazione di video portolani. A Palermo ho una mia scuola di vela e patente nautica. Faccio parte del direttivo AIS (Associazione Italiana Skipper), associazione nata per far riconoscere e tutelare la figura dello skipper professionista.

Da quanto tempo fai lo skipper professionista e come hai cominciato?

Vado in barca da 30 anni e faccio lo skipper professionista da 25. Mi sono avvicinata per puro caso al mondo della vela, nessuno nella mia famiglia ha alcun tipo di rapporto con la vela o le barche in genere. Sono stata considerata per anni la «pecora nera» della famiglia, poi ho contagiato tutti quanti e ora come regalo di compleanno mi chiedono solo weekend in barca.

Mi avvicino alla vela perché una mia amica, Raffaella Oddo, mi ha letteralmente costretta a fare un corso di vela gratuito (pagato dal comune di Palermo) presso

l'Albaria, una scuola vela locale. Lella mi ha chiamata ininterrottamente per 20 giorni finché sfinita le ho detto "facciamolo".

Il lunedì successivo eravamo al circolo sopra un Trident fra spruzzi, vento, onde e scuffiate. Io sono tornata a casa con gli occhi sognanti di Candy Candy mentre Lella mi comunica che ha scoperto di soffrire il mal di mare e non finirà il corso.

C'erano 4 diverse specializzazioni, Trident, Laser, Hobie Cat 16 e Windsurf e io le faccio tutte. Gli istruttori mi segnalano per la preparazione agonistica invernale di 6 mesi, scelgo il laser, e da quel momento non ho più smesso. Comincio subito a regatare; 2 anni dopo ero già un istruttore federale e nel 2000 ho cominciato a lavorare come skipper.



Che tipo di lavoro è il tuo? (lati positivi e negativi)

È un lavoro bellissimo che non cambierei con nulla al mondo. Mi porta a stare in contatto con gente di tutti i tipi, a chiacchierare e a socializzare, che a me piace molto. Mi dà tantissimo tempo libero, in pratica tutto l'inverno. Quando ho voglia di stare a casa, insegno, ho una scuola di vela e patente nautica a Palermo. Caso contrario viaggio per mete esotiche e lontane per 6 mesi. Delle persone che ho a bordo prendo sempre il meglio, perché sono le loro vacanze e sono tutti (quasi) sempre super rilassati.

I pochi lati negativi di questo lavoro sono il non avere una stabilità economica ed essere sempre con la valigia in mano cambiando non solo persone ma ogni settimana cambio barca, base di imbarco, spesso arcipelago, regione o stato perché una settimana posso essere alle Eolie e quella dopo magari lavoro alle Baleari o in Croazia.



Quali sono le doti di un buon skipper?

È un mix di tante cose. In primis tantissima pazienza perché c'è chi la vuole cotta e chi la vuole cruda. Poi autorevolezza, empatia e sapere trasmettere sicurezza. La versatilità è anche fondamentale perché a volte siamo skipper, altre animatori, ogni tanto baby sitter, spesso siamo guide turistiche.



Più difficile per una donna o più facile?

Mooooooooolto più difficile. Ho dovuto sgomitare, sudare e studiare il triplo degli altri per entrare in questo mondo, che è assolutamente maschile. Ricordo episodi quando eravamo ancora pochissime donne skipper, dove entrando in un porto, in fase di ormeggio, non appena notavano che la persona al timone era una donna chiamavano gli amici che erano dentro la barca e con le braccia conserte stavano a guardarmi mentre facevo manovra con l'espressione che diceva: «Vediamo questa adesso cosa combina». O qualche altro episodio mentre ero in pozzetto ad aspettare che arrivassero i clienti di un charter che si avvicinasse qualcuno alla poppa chiedendomi di chiamare lo skipper perché io potevo essere solo la hostess.

Come scegliere un buon skipper?

Dalla sua capacità di gestione della barca e dell'equipaggio, in particolar modo quando le condizioni non sono favorevoli perché magari c'è meteo avverso, ti si è incagliata l'ancora, ti è venuta una barca addosso, è capitata una rottura in barca, un porto prenotato non è più disponibile, etc.

Quali sono i primi controlli che fai quando sali su una barca che non conosci?

Controllo il motore, le vele, il salpancore, dove sono i magnetotermici, le prese a mare dei bagni, i livelli dell'acqua e del gasolio, lo switch dei serbatoi dell'acqua, che il motore del tender abbia carburante, provo il generatore, i bagni e lo scarico delle docce, l'aria condizionata se presente, l'elica di prua, che non ci sia acqua in sentina.

Il tuo angolo di mare personale?

Tutte le isole della Sicilia con un amore particolare verso Lampedusa e Linosa dove ho lasciato il cuore per i colori fantastici dell'acqua e per il sapore del pesce completamente diverso data la diversa salinità rispetto al resto del Mediterraneo.



Ambrogio Fogar, un oceano di vita

Dai 400 giorni intorno al mondo al periplo d'Italia a vela per i diritti delle persone con disabilità: la «dimensione avventura» di un socio della LNI che ha esplorato il mare e la sua anima

di Michele Valente

Di Ambrogio Fogar (1941-2005) e della «dimensione avventura» che ha assunto la sua vita si conosce tutto. O forse no. «Venite con me, amici, a provare anche solo per poco questa vita piena di azione e contemplazione, piena di paura e orgoglio, per poi tornare a casa più ricchi di umiltà, più pronti ad accettarci e aiutarci l'un l'altro con realtà e semplicità: venite, che forse non è tardi», così annotava il 14 giugno 1974 dal Mar dei Coralli in una delle pagine più intense del suo diario di bordo *400 giorni intorno al mondo*, ripubblicato nel 2024 dalla casa editrice TEA a cinquant'anni dall'impresa.

Come nasce il Fogar «marinaio», il primo italiano a compiere la circumnavigazione del globo in solitario nella direzione opposta ai venti e alle correnti predominanti? «“Esplosione in mare” è una definizione marcata dal giornalista di nautica Attilio Eolo Pratella, Lello per noi amici [collaboratore della rivista *Lega Navale*, ndr], che dal Giro del Mondo seguì le imprese di mio padre», ci racconta la figlia, la giornalista Francesca Fogar. «L'espressione è calzante, perché fu un colpo di fulmine, seguito alla prima volta che il “bambino milanese Ambrogio” vide il mare, sul molo di Trieste, portato lì da suo padre e mio nonno Antonio. Da quel giorno il mare gli rimase dentro, anche se “in sordina” per molti anni, finché a 22 anni, quasi adulto, gli capitò di salire a bordo di una piccola imbarcazione, che amici della sua famiglia usavano per diporto, durante le vacanze estive. Credo che quello fu il momento in cui decise di cimentarsi in mare. Per lui era un elemento pressoché sconosciuto, poiché aveva annoverato molte esperienze diciamo “avventurose”, ma in cielo, come paracadutista e in montagna, in scalata e sugli sci (aveva attraversato due volte le Alpi). Cimentarsi in mare. Per lui era un elemento pressoché sconosciuto, poiché aveva annoverato molte esperienze diciamo “avventurose”,





ma in cielo, come paracadutista e in montagna, in scalata e sugli sci (aveva attraversato due volte le Alpi).

Come per le altre, anche il mare venne vissuto da mio padre in modo "totalizzante". Iniziò a far pratica e a studiare, partecipò a regate (tra cui l'Ostar, nel 1972) sentendo quasi l'urgenza di misurare le proprie forze nell'Oceano, il più forte di tutti. Ovviamente non in gara, perché gara non esiste, ma come potrebbe fare un allievo, quando chiede al suo maestro di metterlo alla prova». Fogar salpa il 1° novembre 1973 da Castiglione della Pescaia con pochi amici al suo fianco, e rientra il 7 dicembre 1974, dopo 37

000 miglia, nel borgo marinaro della Maremma grossetana accolto da una folla festante di migliaia di persone che celebrano la riuscita dell'impresa. Tredici mesi di navigazione vissuti in simbiosi con la sua *Surprise*, uno sloop in legno lungo 12 metri costruito nel 1967 dal Cantiere Navale 71 dall'amico Niccolò Puccinelli.

Scrivendo Fogar in un altro passaggio: «Penso intensamente alla mia barca, alla forza che chiude in sé, sotto l'eleganza e l'apparente fragilità delle forme. Ha saputo custodirmi con cura nel caos delle onde, trovando da sola la strada per uscire

dal pericolo quasi senza bisogno di aiuto». La barca alzava a riva il guidone della Lega Navale Italiana, che aveva patrocinato l'impresa di quel suo socio milanese fuori dal comune. Con la Lega Navale, ricorda la figlia Francesca, «c'è stato un rapporto di grande intesa, nutrito da un interesse comune e prioritario.

Al tempo alla presidenza c'era Luigi Durand de la Penne e la Lega Navale ha seguito, appoggiato, sostenuto la visione esperienziale di Ambrogio, nelle imprese riuscite, quanto ha confutato e cercato di capire e valutare, prima di giudicare, le avversità e polemiche che si sono accompagnate ad altre, come nel caso del naufragio del *Surprise*, nel 1978, in cui perse la vita il grande Mauro Mancini».

Un'altra impresa, purtroppo con un finale tragico. È il 2 aprile 1978 quando un mercantile greco, il *Master Stefanos*, recupera in acque sudamericane Fogar e Mancini sulla loro zattera, 74 giorni dopo il naufragio del *Surprise* colpito da un branco di orche. Il giornalista, sodale di Fogar nella circumnavigazione dell'Antartide, stremato, muore due giorni dopo il salvataggio a causa di una polmonite. Solo nel 2009, grazie a una lettera



della moglie di Mancini pubblicata sul *Corriere della Sera*, Fogar viene assolto da ogni accusa.

La sfida più grande per Fogar, però, resta sempre quella che deve ancora venire. E questa è forse la più importante di tutte. Il grave incidente che lo colpì nel 1992, durante l'ottava tappa del rally Pechino-Mosca-Parigi, lasciandolo paralizzato per tutta la vita, non frenò il suo spirito di esploratore del mare e della sua anima. «Operazione Speranza». Così, nel 1997, cinque anni dopo l'incidente, Fogar porta a compimento un periplo d'Italia a vela su una sedia a rotelle basculante per accendere i riflettori sui diritti delle persone con disabilità. «Era partito con l'idea di rifare addirittura il Giro del Mondo, di nuovo, ma stavolta da tetraplegico. Per portare ancora più in luce quanto siano speranza, volontà e dedizione a dar corpo ad un sogno e trasformarlo in esperienza. E non il contrario», riferisce Francesca Fogar, che ricorda: «I medici tuttavia gli chiesero di andare per gradi, così diventò il Giro d'Italia, che salpò da Genova il 18 maggio 1997 per approdare, o forse bisognerebbe dire per concludere, in quella Trieste in cui tutto ebbe inizio. Mio padre durante quel viaggio tornò ragazzo, seppur immobile. E la sua grinta, la sua volontà impedita, tornò a volare, alimentata da tutti coloro che idealmente rappresentava e si portava nella traversata. I diversamente abili, come lui, che per altri versi lo era comunque sempre stato, nella forza della sua visione, per tutta la vita. Sentirsi di poter dar voce a chi non ne ha o ne ha poca, navigando, tornando a sentire il mare e il vento sul viso, lo rese felice». Vento, onde, musica, emozioni, la sensazione di essere vivi, nonostante tutte le difficoltà. «La condivisione che più mi resta dentro è quella del suo stupore», conclude la figlia, «incredulo, davanti a chi trovava il suo viaggio una fatica impossibile anche solo da pensare: "Io ho dormito con la coperta delle stelle addosso alla mia anima nuda. Mi ha baciato il sole, spronato la tempesta, parlato il vento e lavato l'acqua dolce della pioggia. Per un anno. E la gente mi chiede il perché. Io ho fatto la cosa più bella che possa esistere e possa capitare a qualsiasi essere; ho ascoltato la Bohème cullato dalle onde"».



*Maria Teresa e Ambrogio Fogar
sulla spiaggia di Castiglione della Pescaia.
Manca un giorno alla partenza.*



Le scienze dei microbioti

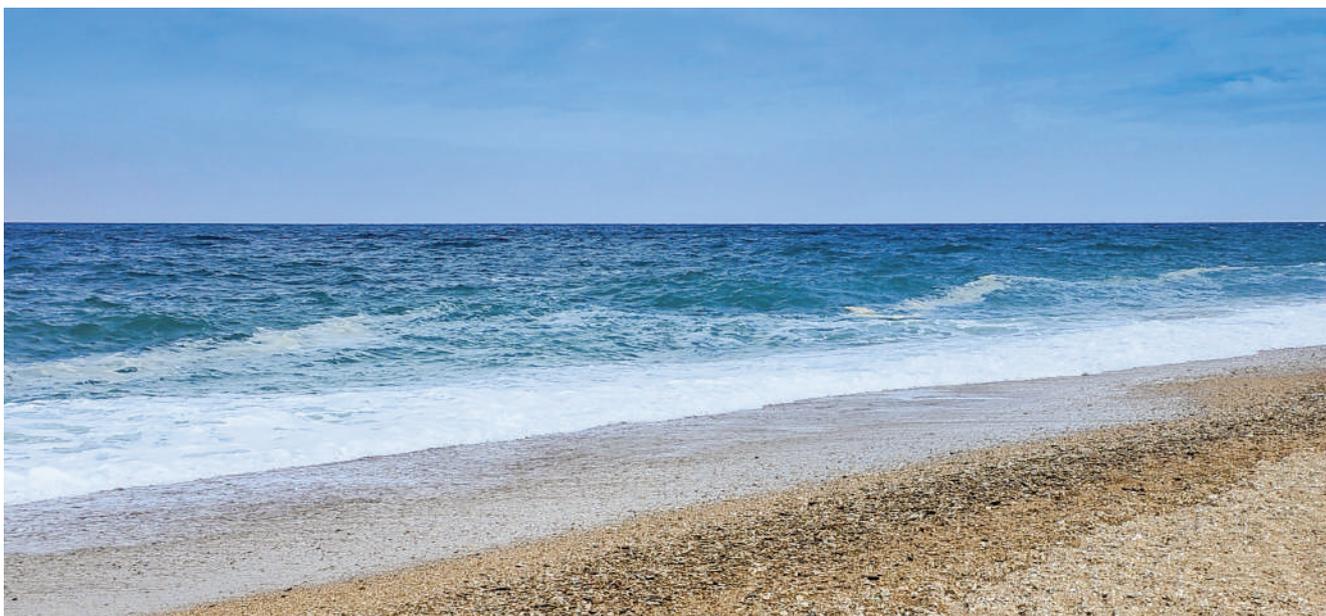
per lo studio dei processi di degradazione delle

mucillagini marine

«Studiamo i processi naturali di degradazione delle mucillagini per poterli controllare, supportandoli e velocizzandoli in maniera sostenibile»

di Marco Candela

Le mucillagini sono composti esopolimerici – principalmente di natura polisaccaridica, ma che includono anche proteine e lipidi – rilasciati dal fitoplancton in condizioni di stress. Sebbene rappresentino un fenomeno del tutto naturale, esse possono tuttavia rappresentare una risposta sintomatica degli ecosistemi marini agli impatti antropici. Infatti, i diversi fattori ambientali che possono portare alla formazione di mucillagini in mare, tra cui lo sbilanciamento dei nutrienti nella colonna d'acqua, anomalie della temperatura delle acque superficiali, la stratificazione della colonna d'acqua o attacchi virali, possono essere esacerbati dai cambiamenti globali di origine antropica, tra cui, principalmente, l'innalzamento delle temperature. Prima della loro naturale scomparsa, le mucillagini possono persistere per mesi nelle acque costiere, con indubbe conseguenze socioeconomiche, sul turismo, pesca e qualità dell'ambiente.



Sebbene sappiamo molto sui meccanismi di formazione delle mucillagini e sui relativi fattori che ne favoriscono la formazione, non sono altrettanto noti i meccanismi naturali di degradazione di queste sostanze. Tali meccanismi dipendono dall'azione delle complesse comunità microbiche (definiti microbioti) che vivono nella colonna d'acqua. Questi microrganismi sono infatti responsabili dei naturali processi di degradazione dei



macroaggregati polisaccaridici e proteici che costituiscono le matrici mucillaginose, favorendone la progressiva scomparsa. Tuttavia, oggi non conosciamo ancora quali siano le specie microbiche responsabili di questo processo e neanche i meccanismi molecolari coinvolti nel processo di degradazione.

La nostra ricerca all'Università di Bologna, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche, ha proprio questo scopo, ovvero lo studio delle dinamiche microbiche coinvolte nel processo naturale di degradazione delle mucillagini. Grazie all'applicazione di nuove tecnologie di sequenziamento ultra-massivo del DNA, tenteremo quindi di capire quali siano i microrganismi marini coinvolti nella degradazione delle mucillagini, di cosa necessitano per portarla a termine e con quali meccanismi. Queste informazioni potranno essere la chiave per lo sviluppo biotecnologico di bioinoculi e/o biopromotori che favoriscano, accelerandolo, il processo naturale di degradazione delle mucillagini marine, riducendone l'impatto ecologico e socioeconomico in aree costiere.

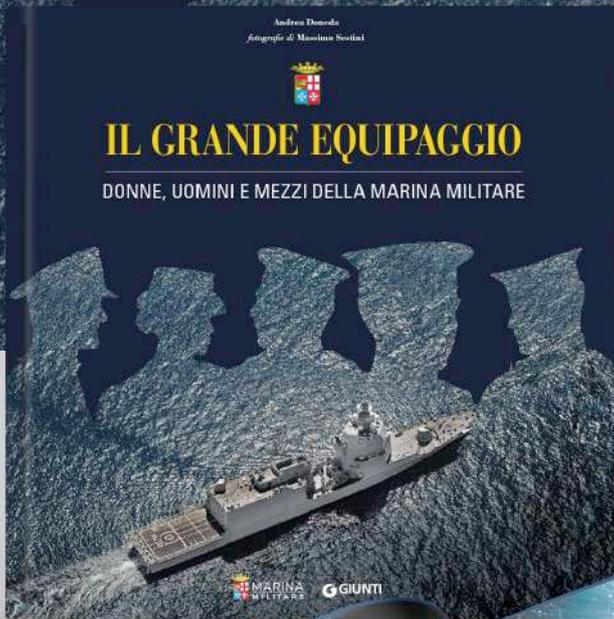
Un aspetto cardine della nostra ricerca è il campionamento sistematico delle mucillagini marine durante la loro evoluzione nel tempo, fino alla progressiva scomparsa e degradazione. I campioni raccolti, una volta in laboratorio, vengono quindi trattati per l'analisi del DNA. Per un campionamento di questo tipo, ancora in corso, è stato (ed è) fondamentale il supporto e la collaborazione con associazioni ed istituzioni del territorio riminese e ricciense, come Fondazione Cetacea e Blennius, che si stanno occupando della campagna di raccolta e della conservazione di campioni di mucillagine, sin dalla loro comparsa. Crediamo infatti che la collaborazione tra scienziati, cittadini e istituzioni, sia un elemento chiave e un'opportunità strategica per mettere la scienza al servizio della comunità.

Andrea Doneda

fotografie di Massimo Sestini

IL GRANDE EQUIPAGGIO

DONNE, UOMINI E MEZZI DELLA MARINA MILITARE



MARINA.DIFESA.IT



ACQUISTABILE SU:

AMAZON.IT/MARINA MILITARE
GIUNTI.IT/COLLECTIONS/MARINA

La LNI in Campania

Il Delegato Maurizio Trogu racconta le attività delle Sezioni della LNI

MAURIZIO TROGU – Contrammiraglio del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera in ausiliaria dal 2022, è nato a Palermo nel 1961. Ha ricoperto numerosi incarichi sia sul territorio sia presso il Ministero dell’Ambiente, con particolare riferimento a porti, demanio marittimo e fascia costiera presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Insignito dal ministro dell’Ambiente della medaglia d’argento al valore ambientale, è Delegato Regionale LNI per la Campania e Basilicata tirrenica.

RRLN

Proviamo a fare una fotografia della Lega Navale in Campania.

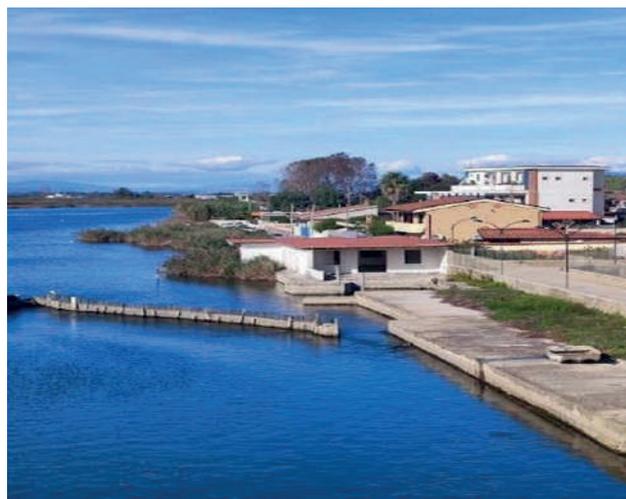
La LNI può vantare sul territorio ben 21 tra Sezioni e Delegazioni, senza dimenticare la Sez. di Maratea che fa parte della Basilicata Tirrenica ed è sempre legata alla mia zona di competenza.

La presenza di un così grande numero di presidi testimonia il fortissimo impegno della Lega Navale in un ambito regionale di grande pregio ambientale e turistico ma anche connotato da situazioni di criticità sociale verso le quali viene posta la massima attenzione in piena aderenza ai principi statuari rivolti alla solidarietà e al rispetto della legalità.

Sicuramente ritroviamo nel nostro ambito di intervento delle *location* straordinarie anche non necessariamente legate esclusivamente, come per esempio, il Lago Patria (ricadente sotto la giurisdizione della Sezione di Giugliano) o il Lago Miseno (Bacoli) oppure delle mete, sedi di Aree Marine Protette come le Isole di Ischia e Procida ovvero Marina di Camerota, Palinuro e Scario.

Ma non possiamo certo dimenticare le sedi cariche di storia come Napoli, ospitata nel Compensorio della Base Logistica della Marina Militare, oppure Amalfi con le sue millenarie tradizioni risalenti alle Repubbliche Marinare.

In uno scenario simile è un privilegio poter promuovere la cultura del mare, la difesa dell’ambiente marino e sostenere la pratica dell’attività sportiva e del diporto nautico a favore delle nuove generazioni e della collettività tutta.



Nuova sede della Sezione di Giugliano, sul Lago Patria.



Che ruolo riveste il Delegato Regionale in tale scenario?

Innanzitutto voglio premettere che questo incarico che il Presidente Nazionale mi ha voluto conferire, e che mi onoro di ricoprire, rappresenta per me la naturale evoluzione di un percorso personale connotato da un legame imprescindibile con il mare impresso nel mio DNA di Siciliano di nascita, di Sardo di origine e Campano per scelta di vita.

E allora sin da ragazzo la mia passione per il mare si è tradotta in varie attività sportive, anche se non di rilievo agonistico, come la subacquea e il nuoto, coronate con il conseguimento dei Brevetti Federali di Sommozzatore di 2° grado, di Istruttore di nuoto e Maestro di Salvamento. Tutto poi è confluito, dopo la Laurea in Scienze Geologiche, nella mia carriera di Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera durata quasi 40 anni e che mi ha permesso di ricoprire, fra gli altri, gli incarichi di Comandante del Porto di Termini Imerese, di Porto Empedocle, Salerno e Olbia, dove ho assolto anche il prestigioso ruolo di Direttore Marittimo del Nord Sardegna.

E quindi, per rispondere alla domanda, oggi utilizzo questo mio bagaglio di conoscenze professionali e relazioni personali acquisite e approfondite durante il servizio per supportare e aiutare i presidenti di Sezione nella felice risoluzione di qualsiasi problematica relativa anche ai rapporti con la Pubblica Amministrazione, con gli Enti Gestori delle AAMMPP e con le Autorità Marittime e Portuali competenti in materia di autorizzazioni e concessioni.

Tutto poi si traduce anche nel seguire attentamente la vita sociale delle Sezioni e delle Delegazioni, mai in modalità ispettiva in prima battuta ma sempre in modo propositivo e di supporto, in modo da poter assicurare sempre un'ottimale serenità all'interno del sodalizio.

Possiamo fare un quadro delle attività e degli eventi principali?

Riprendendo il discorso precedentemente accennato in ordine alla particolare attenzione che poniamo come Lega Navale a determinate situazioni ambientali, mi piace ricordare, innanzitutto, la meritoria opera di educazione al rispetto della legalità e di inclusione e cura per i minori che vivono condizioni di disagio, portata avanti dalla Sezione di San Giovanni-San Giorgio, alla periferia di Napoli, che grazie a un Protocollo avviato con il Tribunale dei Minori e i Servizi Sociali della città partenopea è riuscita a instaurare un collegamento con l'Associazione «Scugnizzi a Vela» per l'organizzazione di corsi di avviamento alla Vela e di lezioni di arte marinaresca a bordo della Nave Scuola Matteo Caracciolini, che naviga sotto il guidone LNI, a favore di ragazzi segnalati dall'Autorità Giudiziaria,



Sempre la stessa Sezione, dal 2023, grazie a un'intesa con il Dipartimento di salute mentale delle AASSLL di Napoli Nord e Napoli Centro, ha replicato la stessa attività a favore di minorenni con disagi psicologici.

Rimanendo sul tema, possiamo citare l'attività della Sezione di Giugliano, che in accordo con la Lega Tumori ha

messo in campo un equipaggio femminile di Dragon Boat che si allena sul Lago Patria, senza, peraltro dimenticare il «Punto Luce» avviato dalla Sezione di Napoli in accordo con il Protocollo stilato dalla Presidenza Nazionale con l'Associazione «Save the Children».

Importante anche la «rappresentazione teatrale» organizzata dalla Sezione di Salerno intitolata «I Regi Magi vengono dal mare», dove alcuni soci si prestano a una prova attoriale inscenando una Epifania solidale con la consegna di doni a favore dei bambini di alcune case famiglia della provincia con il patrocinio dell'Assessorato comunale alle politiche sociali.

Invece sul fronte dell'educazione ambientale, è venuto naturale stilare un Protocollo d'intesa, attualmente in fase di rinnovo, con il Parco Nazionale del Cilento e in coordinamento con il direttivo della V zona FIV, per l'organizzazione di veleggiate e conferenze a favore degli Istituti scolastici ricadenti nella giurisdizione delle Sezioni di Agropoli, Santa Maria di Castellabate, Palinuro e Marina di Camerota.



E dopo la solidarietà e l'ambiente diamo spazio all'attività sportiva.

Certamente l'attività della Lega Navale in Campania e Basilicata non può prescindere da tutti gli sport legati al mare, a partire dalla didattica e dai rapporti con gli Istituti scolastici del territorio in collaborazione con i CIN delle varie Sezioni e grazie all'azione di collegamento esercitata dai Delegati scolastici. Non bisogna dimenticare, inoltre, che a Napoli è presente il Centro di Formazione Territoriale, sotto la direzione del prof. Franco Gagliardi, che sta attuando il programma di formazione di un dedicato corpo di Istruttori Base Nautica Vela costiera e d'altura LNI, promosso dalla Presidenza Nazionale, a favore di tutti i soci delle sezioni presenti nella regione.

Invece al riguardo delle principali manifestazioni, l'elenco è lunghissimo, a testimonianza dell'assoluto impegno di tutte le Sezioni e Delegazioni a favore della promozione e diffusione della vela e di tutti gli altri sport acquatici. Ne cito solo alcune, per non annoiare, scusandomi con gli organizzatori di tutte quelle che dimenticherò (o farò finta di dimenticare). Comunque non posso non segnalare l'attività della Sezione di Napoli con la Velalonga over 60 – Ladies Cup, la Regata Telethon in collaborazione con BNL e il cui ricavato va all'omonima Fondazione a sostegno della ricerca per le malattie genetiche rare; ed ancora il Campionato del mondo J22, in coordinamento con la Marina Militare e il Real Yacht Club Canottieri Savoia.



Rimanendo nel Golfo di Napoli, nell'appena trascorso 2024, ha preso avvio, a cura della Sezione di Procida in collaborazione con il Giornale della Vela, la 1ª Procida Vela Cup, che ha visto ben 84 imbarcazioni partecipanti accolte sull'Isola con entusiasmo e diretta partecipazione delle Autorità locali, che ne auspicano una pronta replica il prossimo autunno.

Scendendo più a sud, sempre in campo velico, voglio ricordare la «Kinder Cup», classe Optimist, che ha visto gareggiare ben 300 giovani fra i 9 e i 16 anni, con la presenza anche di atleti della Para Sailing Academy, organizzata dalla Sezione di Agropoli, in sinergia con la V Zona FIV e il Giffoni Film Festival, che ha visto gli atleti come ospiti alle proiezioni, con un bellissimo connubio fra la Vela e il Cinema per ragazzi.

Chiudo questa «carrellata» di eventi con il Campionato Italiano di canottaggio – specialità Beach Sprint, organizzato dalla Sezione di Salerno, a testimonianza di come la LNI non sia solo vela ma, grazie a una visione globale su tutte le attività e agli sport acquatici, riesca a proporre e a promuovere un'offerta diversificata ai propri soci, giovani e meno giovani, in un'ottica di divulgazione e attuazione dei propri valori rivolti sempre verso un sentimento di amore per il mare e le attività marinare a 360°.

Vogliamo segnalare qualche figura di riferimento fra i soci storici e atleti meritevoli?

Anche qui ho l'imbarazzo della scelta e mi scuso nuovamente per le inevitabili omissioni.

Dando la precedenza per anzianità, iniziando dalla Sezione del capoluogo di regione, spiccano i nomi di soci storici che con il loro impegno nel corso degli anni hanno e continuano a contribuire al prestigio e alla visibilità della LNI, come Giovanni Pacifico, Mario Di Monte, il prof. Angelo Pezzullo e l'avv. Alfredo Vaglietto, che hanno dato vita in 3 precedenti consiliazioni al profondo rinnovamento della Sezione intessendo stretti rapporti istituzionali con la Marina Militare che ospita la Sezione.

Mi piace ricordare un «grande vecchio», già Presidente della Sezione di Procida, come l'Amm. Scotto di Carlo, per il quale è in itinere la proposta alla nomina di Socio Benemerito, senza dimenticare Giuseppe Gallo per lungo tempo impegnato in varie cariche direttive e nel ruolo di Vice Presidente della Sezione di Salerno, che annovera anche un grande sportivo come Gianfranco Tortolani che ha ben figurato per 3 volte nella Ostar, transoceanica in solitario, così come Antar Vigna, sempre Socio benemerito di Salerno, che ha partecipato alla Coppa America con gli equipaggi de Il Moro di Venezia e Mascalzone Latino, già Campione del Mondo nelle classi Two-Tonner e 50 piedi.

Ma se da tali padri, tali figli, allora non posso esimermi da nominare, entrambi di Salerno, gli atleti Marco Gallo, che, raggiungendo il 5° posto nel ranking mondiale, si è «laureato» Campione Europeo e Italiano nella classe Laser, e anche Egon Vigna, che figura nello Staff FIV da oltre 20 anni ed è attualmente allenatore olimpionico in classe ILCA 6. Senza scordare, per la Sezione «non solo vela», il socio di Sorrento Gabriele Aiello, Campione Europeo e Italiano di Para Canoa.

Voglio però chiudere con un dedicato ricordo di 2 figure che purtroppo sono venute a mancare recentemente, come Fabrizio Marotta, che sino all'ultimo, lottando contro un male implacabile, ha ricoperto il ruolo di presidente della Sezione di Salerno, e Aurelio Martuscelli, della Sezione di Marina di Camerota,

scomparso improvvisamente alla vigilia dello scorso Natale e che rappresentava l'ultimo Maestro d'Ascia in attività di tutta la zona del Cilento.

Concludiamo con qualche considerazione sui rapporti fra le strutture periferiche e la realtà nazionale.

Il mio ruolo di Delegato Regionale mi impone e al contempo mi permette di agire come agente di collegamento fra le esigenze periferiche e quelle espresse dalla Presidenza Nazionale, che svolge il suo ruolo sicuramente in un campo più ampio, con una visione generale e politica che a volte può sfuggire a chi opera sul territorio. Allora risulta fondamentale istaurare un coordinamento diretto con i vari Direttivi di Sezione anche utilizzando ormai gli strumenti informatici che abbiamo imparato a padroneggiare, ahimè, in tempo di pandemia. Ma, forse in controtendenza, mi piacerebbe suggerire, forte degli straordinari risultati sempre ottenuti «in presenza» in seno alle annuali Assemblee Generali dei Soci, di porre in campo Assemblee che potremo chiamare locali, in cui è il Direttivo Nazionale a partecipare a incontri con tutte le Sezioni riunite di una determinata Regione, magari suddividendo gli impegni in un arco temporale triennale, organizzando appuntamenti annuali regione per regione, secondo il criterio a rotazione Nord, Centro, Sud. Ciò, potrebbe permettere, forse, un approccio e una conoscenza diretta per gli Organi centrali delle problematiche locali e territoriali fornendo, al contempo, alle strutture periferiche – anche a quelle minori o territorialmente marginali – uno strumento di ascolto immediato e non mediato.



Il nostromo Pasquale

RRLN

Il nostromo della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, Pasquale De Angelis, classe 1956, dal 1° gennaio 2025 è in pensione, dopo quasi 45 anni di onorato servizio trascorsi nella base nautica al Molosiglio, dopo aver visto passare generazioni di soci e aver visto crescere generazioni di giovani che sono stati sempre il principale obiettivo della sua vita professionale. Un uomo buono, disponibile e garbato, un gigante nel fisico e nel carattere. Si è sempre fatto voler bene da tutti, con un innato culto dell'ospitalità.

Nasce in una famiglia di origini sorrentine e da parte di madre è imparentato con i D'Esposito, una dinastia di marinai per tre generazioni nostromi del Circolo Canottieri Napoli (fondato nel 1914).

Dopo il diploma in ragioneria, amante del lavoro all'aria aperta e non di quello sedentario, inizia a frequentare da avventizio e stagionale – sotto la guida dello zio Capitano Michele D'Esposito – gli ambienti dei Circoli che nel Golfo di Napoli sono tanti e hanno una secolare tradizione.

Nel 1980, proprio a Napoli, al Molosiglio, sui nuovi e funzionali pontili della Sezione viene ospitata e organizzata la One Ton Cup, equivalente al campionato del mondo delle barche d'altura: barche, equipaggi, personaggi, stampa e giornalisti dai cinque continenti sono sotto il Vesuvio. Nell'occasione Pasquale è assunto a cottimo, si mette bene in luce e alla fine dell'evento la Lega, che deve sostituire il vecchio nostromo, non si lascia perdere l'occasione e lo assume in via definitiva.

Così è iniziata la storia di Pasquale nostromo della Sezione, una storia che oggi ha 45 anni di vita che descriverla in poco spazio è impossibile, ma chi l'ha vissuta insieme a lui l'ha presente davanti agli occhi. I suoi ricordi sono tanti, i personaggi incontrati innumerevoli ma su tutti, parlando con lui,





Insieme al già presidente LNI Franco Fronzoni.



Pasquale De Angelis con il figlio Raffaele, che lo sostituisce.

emergono sempre i giovani, quegli splendidi piccoli velisti che ha visto crescere e per i quali è stato consigliere, confidente, psicologo e sostenitori. Sono proprio loro: Paolo Cian, Mario Sassi, Paolo Scudellaro, Paolo Allodi, Alessandra Ingangi, Sabrina Di Martino... che quando sono diventati campioni gli hanno dato la soddisfazione più grande, senza mai dimenticarlo.

Il 21 dicembre 2024 un folto gruppo di soci e tanti ragazzi si sono stretti a Pasquale per festeggiare il suo ambito traguardo. Accanto a lui c'era il figlio Raffaele, che già da anni lo aveva coadiuvato e a pieno titolo ne continuerà l'opera. Il saluto più bello glielo ha portato con la sua presenza Franco Fronzoni, il carismatico presidente della ripresa e del rilancio che negli anni '70 ha realizzato l'avvio della Sezione LNI. Con parole significative e toccanti, ricordando quanto è stato fatto, ha raccomandato a tutti il dovere di conservare e custodire quanto è stato lasciato in eredità.



La ricetta del nostromo Pasquale



Spaghetti alla puttanesca

Ingredienti (per 4 persone):

Spaghetti 320 gr.
Pomodoro ciliegino pelato 60 gr.
Capperi 20 gr.
Olive Gaeta 80 gr. Olive verdi 80 gr.
Pinoli q.b.
3 Acciughe sott'olio
Prezzemolo fresco q.b.
Peperoncino q.b.
2 spicchi d'aglio
Olio extra verg. d'oliva q.b.
Sale q.b.

Procedimento:

1. Snocciolare le olive e tritare finemente il prezzemolo. Mettere da parte.
2. Portare a ebollizione una pentola d'acqua salata per la pasta.
3. Nel frattempo, in una padella ampia, far soffriggere due teste d'aglio in camicia in olio extravergine d'oliva con un pezzetto di peperoncino e le acciughe sott'olio. Lasciare che le acciughe si sciolgano nell'olio, mescolando delicatamente per amalgamare i sapori.
4. Aggiungere le olive e i capperi in padella. Far insaporire per alcuni minuti a fuoco medio, mescolando di tanto in tanto.
5. Incorporare i pomodori.
6. Cuocere a fuoco medio-basso fino a quando i pomodori non inizieranno a rilasciare il loro succo.
7. Quando l'acqua bolle, cuocere la pasta secondo le indicazioni riportate sulla confezione, fino a raggiungere una cottura al dente.
8. Scolare la pasta direttamente nella padella con il condimento, conservando un po' d'acqua di cottura. Aggiungere l'acqua di cottura necessaria per mantecare la pasta e amalgamare bene il tutto.
9. A fuoco spento, aggiungere il prezzemolo tritato e un filo d'olio extravergine d'oliva. Mescolare bene per insaporire uniformemente.

Mare, libri e Monfalcone

Una serata alla LNI per la XVII edizione di «Storie scritte sull'acqua»

di Carlo Romeo

Ferdinando Sanfelice di Monteforte mi aveva messo sull'avviso. L'ingresso a Monfalcone, se già non lo conosci bene, è assolutamente meglio evitarlo di notte, aveva detto. Il che obbliga, se si salpa da Rimini, a navigare la notte per quel centinaio di miglia o poco più da superare. Dunque, ci si muove nel tardo pomeriggio dalla costa romagnola. Il mare però è buono e non è prevista nebbia anche se l'inverno di questo 2024 è già iniziato. Al timone la notte, comunque, il freddo si fa sentire e anche parecchio.

Arriviamo nel Golfo di Trieste che il sole è già su da un paio d'ore. Laggiù al centro in fondo, il castello bianco spicca visibilissimo, come è giusto che sia, al centro della costa. Accostiamo a sinistra, dunque, verso Monfalcone dove alla Sezione della Lega Navale ci aspettano per la diciassettesima edizione di «Storie scritte sull'acqua», manifestazione ormai avviatissima, che per la Sezione LNI organizza Paolo Polli.

Ormeggiamo con una corrente che complica un po' le cose ma non più di tanto. Un caffè bollente, quanto meno necessario, con Fulvio Nordio e il suo vice ridanno equilibrio alla mattina. La Sezione di Monfalcone ha notevoli strutture ed è bene organizzata. Anche il contesto è bellissimo, visto che siamo in un parco naturalistico, al delta del corso d'acqua dolce che si butta direttamente nella baietta. Molta attività in giro fra le banchine. Alcuni soci sono a bordo mentre un giardiniere sta studiando qualcosa nella grande aiuola davanti alle docce. Sono attività quotidiane che danno l'idea di una realtà viva e attenta.

Dopo il caffè, torniamo a bordo mentre gli altri vanno in ufficio. Risistemiamo barca e ormeggi poi doccia bollente - che aiuta a portare via il sonno della notte di guardia - e infine qualcosa da mangiare. Quindi, a seguire, si bozza un po' per recuperare e non apparire all'appuntamento del pomeriggio come degli zombie. C'è silenzio e quei rumori di barche, che però accompagnano il sonno, finché non suona la sveglia del cellulare e è ora di prepararsi. Mi infilo nel vecchio caban di una vita e mi avvio. Nella grande sala, su un tavolo, ci sono le copie che Mursia ha fatto arrivare in tempo. È un piccolo long-seller del settore, visto che sono passati ormai quasi dieci anni dalla pubblicazione e ancora gira fra gli appassionati di mare. La gente, a poco a poco, riempie tutti i posti. Fa piacere perché in un

periodo in cui si legge poco – e di mare si legge ancora meno – iniziative come quella della Sezione della Lega Navale Italiana di Monfalcone sono meritorie. La cultura del mare passa fra le righe delle pagine che da sempre gli sono dedicate. Paolo Polli introduce la manifestazione mentre Fulvio Nordio presenta la serata con parole affettuose di stima e di legame fra gente di mare che conosce e si riconosce. Spiego le ragioni del libro, ovvero cento storie di mare da leggere con calma che spaziano fra gli argomenti più vari legati al mare, alle barche e ai marinai.

Vedo fra il pubblico Andrea Bitetto, amico, e prestigioso avvocato triestino, che mi saluta e fa piacere che ci sia anche lui, in un contesto come questo. È seduto accanto a Gianluigi Novello con cui abbiamo condiviso la notte di mare. Non è il primo umbro che va per mare – ufficiali di Marina umbri ne conosco diversi fra Livorno e San Marco – ma fa sempre piacere scoprirlo.

Parliamo di libri e il pubblico ci segue. L'editoria di mare in effetti sembra sempre sottopotenziata; eppure, in un Paese con quasi novemila chilometri di coste e una tradizione marinairesca solida e antica, fa sempre fatica a comparire. Nelle grandi librerie, a farci caso, i libri di mare spesso finiscono in un reparto quasi



clandestino, in genere insieme ai manuali del tempo libero, anche se il mare ha dato grandi capolavori alla letteratura internazionale.

Editori come Mursia e Longanesi sono storicamente benemeriti in questo contesto – il catalogo della Biblioteca del Mare leva letteralmente il fiato a leggerne gli autori – mentre altre case editrici specializzate più giovani, come il Frangente o Mare di Carta solo per fare qualche esempio, si difendono bene. Segno che un pubblico, forse di nicchia ma sicuramente solido, esiste. È un pubblico che meriterebbe un maggior numero di titoli fra cui scegliere.

Il tempo passa veloce nella sala e la gente ascolta attenta. Dal tavolo intravedo la sala vicina della bella biblioteca di mare che ha la Sezione. Qualche domanda legata sia alla esperienza dello scrivere – mestiere artigiano quanto mai – che alla realtà della rivista che state leggendo qualifica un pubblico interessato e competente, il che aiuta potendo dare per scontate cose che altrimenti si dovrebbero spiegare. Brindisi finale con i vini della Ferula, storica cantina del territorio, e poi una ottima sobria cena – visto il ritorno di sonno – con presidente e curatore nel ristorante della Sezione. Cucina attenta, servizio ottimo e soprattutto quell'atmosfera che ti fa sentire a casa e che ritrovo regolarmente in ogni Sezione della LNI. Andrea e Gianluigi sono già ripartiti. Andrea lo accompagna in stazione dove solo un mistero può spiegare come arrivare di notte da Monfalcone a Città di Castello.

Il ristorante della Sezione è un posto tranquillo. Non ne ho esperienza diretta, ma è bello pensare che sia la stessa atmosfera che è possibile ritrovare nei tradizionali un po' esclusivi club inglesi, dove sei parte (e ti senti tale) della situazione e del contesto. La responsabile del ristorante – una giovane donna molto attenta e operativa – controlla e supervisiona quel che succede ai tavoli. Riesce a far sentire una accoglienza reale che per chi arriva dal mare, sia pure dopo una navigazione breve, è preziosa.

La mattina presto del giorno dopo, peraltro, la rivedo mentre prepara le brioche e i caffè. Faccio colazione, controllo la barca poi, sacca in spalla, vado verso l'uscita dove troverò un taxi per la stazione. Nei prossimi giorni tornerò a recuperare la barca, passando per Venezia, il che è sempre una sensazione particolare.

Mentre sto per uscire vedo, nel viale d'ingresso, arrivare alla spicciolata alcune donne in tuta con una sacca in cui è facile identificare il contenuto, un remo. È la squadra femminile della Sezione che va a allenarsi. Bello che ci siano e che ci siano sorridendo a una mattina di allenamento duro. esco dal cancello e un'altra donna, l'autista del taxi, mi porta in stazione per Venezia Santa Lucia. Un treno sembra aspettare, una volta tanto, poi Rimini, l'auto e si rientra. Una bella occasione di mare, di libri e di incontri, insomma, di cui ringraziare gli amici della LNI di Monfalcone.

P.S.: Navigazione in solitario, diversi giorni dopo, con una giornata di mare e di sole che solo l'inverno sa dare. Arrivo al tramonto all'ingresso del Lido per arrivare alla Certosa, dove mi aspettano degli amici, con il buio e la notte. Venezia per una barca è il luogo dell'anima.

Le campane di Sant'Elena hanno appena finito di suonare quando sbarco sul pontile. Le ragazzine e ragazzini del Morosini si staranno preparando per la cena e ti capita di pensare un momento a loro, sperando che abbiano questa sera le vagheggiate cotolette e che a nessuno di loro – pugni al petto e di corsa – tocchi di controllare, per sua specifica responsabilità, la lunghezza reale del campaccio.

Alto mare

di Sergio Gamberale

Qualcuno forse un giorno ci spiegherà come mai, da che l'Uomo racconta, le vicende ambientate su una nave si carichino sempre di un valore metaforico che rende le storie narrate capaci di suggerire in chi ascolta significati secondi o assoluti. Dalla Bibbia a Hemingway, passando per Omero, Fellini, Kubrick e mille altri, il racconto del navigare ha inevitabilmente condotto lettori e spettatori, consapevoli o meno, a confrontarsi col destino dei singoli e dei tutti nel grande viaggio dell'Umanità. Tanto che è ormai impossibile fare a meno di vedere in storie ambientate sul mare un qualche significato più o meno nascosto.

In questa chiave è singolare il caso di una serie TV spagnola intitolata *Alto Mare* (*Alta Mar*, 3 stagioni, 2019-2020). Qui infatti il lungo viaggio per mare tra la Spagna e il Brasile ci rimanda all'idea di una contaminazione culturale, quella della soap opera sudamericana nel dramma di scuola classica.

La serie è ambientata negli anni '40 e si presenta come un giallo dell'epoca.

Alla morte del padre due sorelle spagnole di ricca famiglia (Ivana Baquero e Alejandra Onieva) si imbarcano su un transatlantico di lusso direzione Rio de Janeiro. Le premesse sono più che allegre, visto che la maggiore a bordo sposerà il proprietario della nave. Ma poco prima della partenza, mosse a pietà, introducono clandestinamente nella nave una povera ragazza in fuga da un fidanzato violento. Un gesto di bontà che imprime una sterzata alla storia. Le due sorelle scoprono presto che il loro segreto porterà a doverne rivelare di altri molto più imbarazzanti, anche a causa di una serie di misteriosi delitti che sconvolgono la vita di bordo. Mentre un foscio ufficiale con il pallino dell'inchiesta cerca disperatamente di venire a capo del caso.

Tra opulenza di arredi e ricercatezze di costumi la rotta pare bella dritta verso il crime d'epoca, quello delicato e sfizioso alla Agatha Christie. Ma non è così. Più ci si inoltra nell'Atlantico e ci si avvicina alla terra delle telenovelas, più la trama gialla scolora nel rosa, inondandoci di intrighi e colpi di scena sentimentali di puro gusto melo.





Così *Alta Marea* ci porta in un mare di riferimenti culturali vecchi e nuovi, in una contaminazione di correnti che coniuga il classico genere romanzesco e cinematografico del giallo con le atmosfere romantico-malinconiche della telenovela sudamericana. Quella stessa mistura che ha portato ai successi mondiali di altre due produzioni spagnole come *La Casa di Carta* e *Elite*.

Non so se gli ideatori Ramón Campos e Gema R. Neira abbiano voluto collegare idealmente tramite il viaggio le fonti dei due generi coniugati nella loro serie. Ma certamente il fatto che il viaggio si compia in nave rende quasi obbligatoria la metafora e rende *Alto Mare* anche il racconto della formazione di una nuova frontiera narrativa, popolare e di successo.



Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne

di Maria Cristina Sabatini

Con il 1° Forum sulla «Nautica al femminile», evento dedicato alle donne nel mondo della nautica, organizzato dalla Sezione della Lega Navale di Chiavari in collaborazione con la presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana e ospitato nella storica sede ligure, si è chiusa idealmente la campagna 2024, legata al 25 novembre, con cui la Lega Navale Italiana, per il secondo anno consecutivo, ha voluto lanciare una «cima rossa» per dire NO alla violenza contro le donne. Una violenza che, ricordiamo, non colpisce solo il corpo femminile, ma ne mina anche l'autostima, attraverso forme di maltrattamento psicologico ma anche di tipo economico.

Proprio con l'obiettivo di sensibilizzare e contrastare la violenza di genere, la LNI dal 22 novembre, fino al 1° dicembre, ha realizzato su tutto il territorio nazionale, 60 eventi legati al mare che mettersero al centro valori come il rispetto, l'inclusione sociale e la solidarietà, alcuni dei quali hanno trovato spazio sulle barche della legalità. Con il 1° Forum sulla «Nautica al femminile», appuntamento *clou* della campagna, si è voluto accendere una luce sull'importanza della parità di genere nel settore nautico, da sempre dominato dall'universo maschile e fare il punto della situazione.

L'incontro si è aperto con i saluti del Presidente della LNI Nazionale, amm. Sq. Donato Marzano, della senatrice Stefania Pucciarelli, presidente della Commissione Diritti Umani del Senato, dell'assessore al Porto e Demanio del Comune di Chiavari, Alessandra Ferrara e dell'assessore alle Pari Opportunità del Comune di Chiavari, Silvia Stanig.

La violenza di genere è un problema trasversale, intergenerazionale, privo di classe sociale e soprattutto culturale. È stato proprio un evento culturale, la presentazione di un libro,





ha sottolineato Monica Corte, Presidente della sezione della L.N.I. di Chiavari-Lavagna, a fornire lo spunto per il forum. la storia vera di Sadia, andata in sposa all'età di 16 anni, raccontata da Donatella Mascia ed edita dalla casa editrice. Una storia di sofferenza, di violenza e di riscatto da cui Sadia è riuscita a riemergere attraverso lo studio e il lavoro, quindi la cultura e l'indipendenza economica.

Proprio l'importanza dell'indipendenza economica delle donne con un

particolare accento sull'economia del mare, è stato uno dei focus dell'incontro. In un settore, ancora a larga predominanza maschile, ci sono molte donne che lavorano in posizioni apicali e lo fanno molto bene. Grazie alla loro testimonianza si è cercato di capire come il mondo, nel 2024, guardi alla leadership al femminile.

A portare la loro testimonianza sono state le professioniste di diversi settori, come le direttrici di MARINE D – leader per lo sviluppo e la gestione di Marina.

Rachele Andreani Head of marine Operation & Compliance maritime Cook Island e parte di Wista International. Isabella Puma, giornalista e vicepresidente dell'associazione Mare Nostrum. Tra loro anche il maresciallo Alessia Pugliese, del Circomare di Santa Margherita Ligure, tra le pochissime donne imbarcate su una unità di soccorso della Guardia Costiera: «Questo lavoro per me non è un lavoro», ha spiegato, «ma è un'attività che ho desiderato sin da piccola; mio papà è in Marina e io volevo emularlo. Da quando ho messo piede su una motovedetta non sono più voluta scendere. Le difficoltà sono state tante, ma non mi sono mai fermata, non ho mai consentito a me stessa di avere paura di proseguire nel mio percorso. Quando navigo di notte, capita che faccia degli interventi di soccorso dove non si vede nulla, solo le onde, ma non c'è nessun altro posto dove vorrei essere, nonostante la paura e la responsabilità degli uomini a bordo e delle persone da cercare e da salvare».

Si è parlato poi di vela, attività che vede le donne protagoniste con ottimi risultati. Ne è convinto Maurizio Buscemi, Presidente I Zona Fiv. Roberta Righetti, I.R.O International Race Officer e Ufficiale di Regata Nazionale CdR, prima e unica donna italiana giudice internazionale di regata international race officer, fino ad oggi; ha raccontato: «Quando ho cominciato a fare le regate come



Si è parlato poi di vela, attività che vede le donne protagoniste con ottimi risultati. Ne è convinto Maurizio Buscemi, Presidente I Zona Fiv. Roberta Righetti, I.R.O International Race Officer e Ufficiale di Regata Nazionale CdR, prima e unica donna italiana giudice internazionale di regata international race officer, fino ad oggi; ha raccontato: «Quando ho cominciato a fare le regate come

concorrente, al campionato invernale con una cinquantina di barche, nello spogliatoio femminile eravamo in due, mentre in quello maschile... non ci stavano! Ma c'era sempre qualche visionario che andava contro corrente e forse io ne ho incontrato qualcuno, che ha creduto in me. Ma c'è una cosa da sottolineare: in un meccanismo prevalentemente maschile, l'ingranaggio femminile deve essere perfetto, non deve sbagliare perché altrimenti viene additato come l'elemento debole che ha ceduto. Ecco perché io cerco sempre di prepararmi per tempo».

La vela, infine, non è solo divertimento ma anche un forte strumento di empowerment, ne è convinta Valia Galdi, atleta parasailing e Responsabile Safeguarding Policy della L.N.I. Chiavari-Lavagna, una super donna della vela nella categoria Hansa 303. «Forse nella disabilità», spiega, «c'è più il paradigma che una donna da sola non possa andare in barca. La parte paralimpica sull'Hansa 303 si sviluppa in singolo e questo è un elemento di empowerment notevolissimo. Mi dispiace che siamo davvero ancora pochissime. Dal punto di vista statistico siamo il 20% e mi auguro possa essere superato negli anni».



Il viaggio dell'ambra

Dai mari del Nord, il lungo percorso di un prezioso dono del mare

di Anna Fiorelli

Gialla come il sole, traslucida e calda al tatto, l'ambra racconta di mondi lontani, di contesti scomparsi, riportandoci agli albori dell'esistenza. Si tratta di una resina fossile prodotta da conifere dell'era terziaria, abbattute e sommerse dal mare. Alla decomposizione biologica della parte legnosa, corrisponde un lento processo di fossilizzazione per il materiale resinoso, così come in un microcosmo si ritrovano imprigionati, grazie al susseguirsi delle gocce, insetti, licheni, felci, metalli e cristalli.

Una combinazione di sostanze organiche – come spiegano i chimici – rende questo materiale un polimero naturale, a struttura amorfa, composto da carbonio, idrogeno e ossigeno. Diverse le sfumature cromatiche, dal giallo chiaro limpido delle qualità più pregiate con poco zolfo e molto acido succinico (ambra baltica) al bianco oppure alle varianti aranciate e bruno rossastro fino al blu. Di consistenza opaca o traslucida dall'aspetto untuoso, si presta molto bene alla lucidatura.

Tra le sue caratteristiche fisiche abbiamo la leggerezza e la relativa morbidezza (2-2,5 scala di Mohs) che la rendono facilmente lavorabile, la capacità di combustione attraverso la quale il materiale si ammorbidisce a 150° centigradi per fondere e bruciare a 300°, emanando un suo caratteristico profumo così come l'elettificazione per strofinio, consistente nella capacità di attrarre corpi leggeri come «paglie, foglie secche...». Si deve a Talete, nel VII sec. a.C., la scoperta iniziale del fenomeno, confermata poi da Teofrasto (m. 287 a.C.), riportata nei lapidari tardo medioevali e rinascimentali.



Ambra, Mar Baltico.

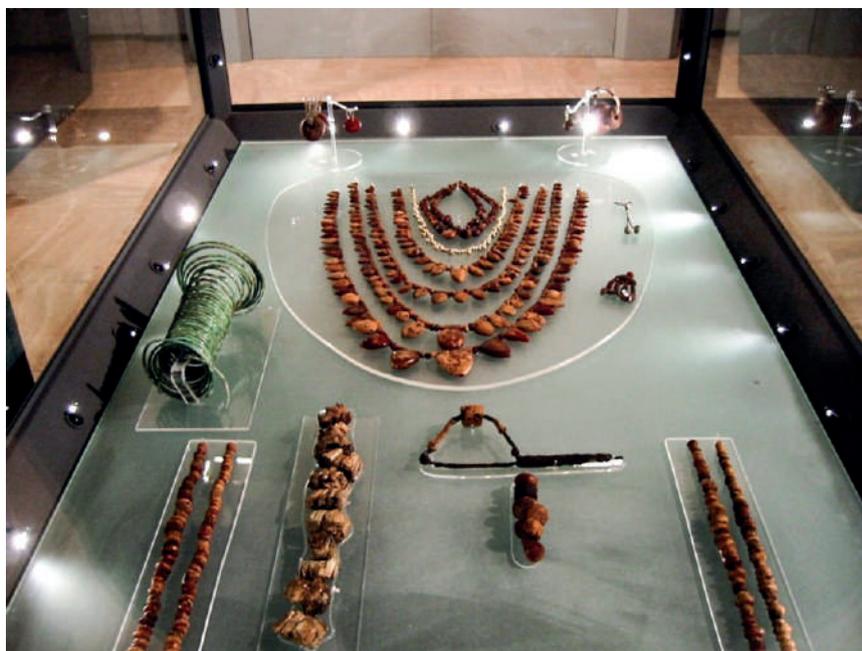
Risalgono a diversi periodi geologici, i giacimenti d'ambra presenti in tutti i continenti dall'Europa all'Africa, dalle Americhe all'Asia. In quelli più antichi, il materiale si presenta privo di inclusioni vegetali e animali, che invece diventano relativamente frequenti a partire da 140 milioni di anni fa.

Ai giacimenti minerari del Messico meridionale e della Repubblica Dominicana, dalle colorazioni gialle fino al blu, oggi particolarmente apprezzate, si contrappongono quelli più antichi delle coste del Mare del Nord e del Mar Baltico. In questi luoghi, dopo le grandi mareggiate autunnali e invernali, quando il mare e il vento stanno per calmarsi e la «pietra del mare» – più leggera dell'acqua – viene a galla, i pescatori, legati fra loro o a pali fissati sul fondo con semplici corde, le riuniscono, muniti di rastrelli e lunghi retini. Nelle zone lagunari la raccolta viene effettuata a seconda della profondità o a cavallo o con le barche.

Il primo giacimento nell'entroterra è del 1662; dal XIX secolo vengono aperte molte miniere fino ad arrivare a una produzione giornaliera di oltre 100 chili di materia prima.

I rari giacimenti italiani sono nell'Appennino tosco-emiliano, nelle Alpi Meridionali e in Sicilia, nella zona del fiume Simeto vicino ad Agrigento. Questa resina denominata simetite, particolare nelle colorazioni dal rosso-violaceo al rosso-arancio, è l'unica sfruttata anticamente e in particolare in epoca romana. L'ambra è presente anche nell'area sud-est asiatica in Cina e Birmania. Anticamente giungeva nel Mediterraneo orientale attraverso l'India, passando da Siria, Libano e Giordania, dove veniva lavorata per poi essere commercializzata dai mercanti fenici.

Per i greci l'ambra è ἤλεκτρον, *élektron*, «cosa splendente» sacra al dio Apollo e quindi legata al sole, così come per gli arabi *anbar*, *anb'r* «dorata». Ogni cultura ha dato spiegazioni e nomi diversi a questa misteriosa gemma: per gli egizi è il sudore indurito al sole del dio Ra caduto sulla terra, per i romani *succinum*, che deriva da *succus* (riferito allo stillare della resina), per i germani *glessum* o *glaesum*, ad indicare la sua trasparenza. Nell'Europa orientale, l'ambra è invece il fuoco dei draghi o ancora, nella mitologia nordica, la rappresentazione del sangue degli alberi solidificato nel tempo o ancora le lacrime pietrificate della dea dell'amore Frey alla morte del suo amato. Infine, nelle culture orientali, l'ambra è ritenuta uno dei sette tesori della tradizione buddista associata alla saggezza e all'altruismo, e in quella induista è legata al III (fuoco) e al V (gola) *Chakra*.



Parure di ornamenti provenienti da scavi di Siris ed Herakleia in Magna Grecia, Policoro (MT), Museo della Siritide.



Anello in ambra con testa femminile, I sec. d.C. (Foto Francesco Bini)



Ritratto di giovane donna, attr. Giovanni Larciani, 1510-15 ca. Galleria degli Uffizi. (Foto di Francesco Bini)

Fra i miti che ne raccontano l'origine, il più noto è quello di Fetonte, figlio del dio Helios, raccontato da Ovidio nelle *Metamorfosi*, il più rappresentato nelle iconografie antiche e moderne. Si narra la tragica vicenda di Fetonte che al rifiuto del padre di lasciargli la conduzione del cocchio del Sole con il quale egli percorreva ogni giorno la volta celeste illuminando la Terra, decide ugualmente di tentare, creando per la sua incapacità tali disastri che la Terra implora l'intervento di Zeus, il quale con un fulmine fa precipitare Fetonte nell'Eridano, dove viene pianto disperatamente dalle sorelle. Allora Zeus, provato dal loro dolore – racconta Ovidio – trasforma le Eliadi in pioppi (simboli di morte) e quando «... la cortecia soffoca le ultime parole. / Ne colano lacrime, ambra che stilla dai nuovi rami / e che, rassodata al sole, dal fiume limpido è raccolta per essere offerta come ornamento alle donne...». È evidente, in tutte queste narrazioni, il senso della mutazione, di metamorfosi, il concetto di evoluzione che ci riporta alla vita e alla morte riconoscendo a questa resina, per molti aspetti situata tra il mondo animato e quello inanimato, tra il regno della natura e quello della magia valori simbolici magici, apotropaici, terapeutici e analgesici che ritroviamo in trattati di farmacopea e lapidari. Per la suddivi-

sione ellenistica relativa ai quattro elementi vitali – aria, acqua, fuoco e terra – l'ambra rientra fra le pietre di fuoco dal colore rosso, arancione e giallo in stretta relazione con il sole ed il sangue.

Pietra della salute per eccellenza è unica per le malattie nervose e quelle renali, per le affezioni dentarie, oculari (in relazione alle lacrime) e della gola. Infonde coraggio ai combattenti, protegge donne e bambini dal malocchio, dai demoni e dalle streghe allontana dai pericoli del fuoco e dell'acqua, evita gli aborti, e come anticoagulante facilita le mestruazioni. È una apprezzata «pietra cosmetica» per le malattie della pelle. Polverizzata, bruciata, mescolata ad altri alimenti o tenuta semplicemente in bocca, l'ambra funziona sia come protezione che come antidoto contro febbri, funghi velenosi e trasmissione di malattie.

La lavorazione dell'ambra per la sua semplicità ricorda quella della pietra levigata. In origine il materiale si presenta in nuclei all'interno dei quali l'ambra trasparente è avvolta da un cortice esterno dovuto all'ossidazione superficiale subito dalla resina fossile. Dopo la sua asportazione si procede alla levigatura del nucleo e la modellazione avviene per raschiatura, per abrasione. Nei tempi passati, gli strumenti principali erano la pomice e una ruvida pelle di squalo, oggi sostituiti dalla lima e dalla carta smeriglio, mentre la lucidatura si effettuava con gesso crudo in polvere e una pelle scamosciata. Oggi invece vengono impiegati trattamenti termici e meccanici.

È stato proprio grazie alla semplicità delle tecniche e alle particolari proprietà fisiche che l'ambra ha avuto già dal Neolitico una notevole diffusione, dapprima nei luoghi di ritrovamento per poi allargarsi a sempre più ampio raggio. In Italia l'ambra arriva sulle coste adriatiche, nel Delta del Po, nell'Età del Bronzo recente, grazie a un lungo viaggio sulle vie d'acqua continentali e i valichi alpini, per poi proseguire verso il Mediterraneo orientale. Sono Frattesina e più tardi quello di Verucchio i siti rinomati per le loro capacità tecniche e artiste nella lavorazione di questa gemma. Le antiche popolazioni italiche vennero subito sedotte dalla magia e dalle proprietà dell'ambra. Tra queste i Latini,

gli Etruschi, i Piceni e gli Enotri se ne servirono per realizzare splendidi gioielli compositi, collane, orecchini, pendenti e cinture legate prevalentemente al mondo femminile. In particolare, le donne enotrie di rango sociale elevato – ma anche quelle daunie del Melfese – vengono sepolte con sontuose parure caratterizzate da ornamenti in ambra, oltre che in argento, bronzo, ferro e pasta di vetro. In alcuni casi si tratta di piccole sculture di figure alate o femminili realizzate sia da artigiani delle città greche della costa ionica, sia delle città etrusche della Campania, Capua e Pontecagnano e anche di Canosa, centro della Daunia costiera. Questi soggetti assicurano alle donne la salvezza ultraterrena e la luce che le preserva dal buio dell’Ade.

Anche in epoca romana, manufatti in ambra sono presenti nei sepolcri femminili. Tanti i centri di produzione e tra questi il primato di creatività e stile va ad Aquileia in Friuli, con la realizzazione di splendidi anelli figurati, realizzati da un unico blocco. Scendendo verso sud non si può non ricordare le botteghe romane o quelle di Pompei ed Ercolano. Si tratta di laboratori in cui si realizzano pezzi unici e piccole produzioni seriali e in cui si mescolano sia valenze di status, negli oggetti delle *dominae* per la filatura e la tessitura, sia simboli religiosi, votivi o funerari, e ancora magici, terapeutici e amulettici.

Nel Medioevo non cambia molto se non il trionfo dei rosari in ambra, oggetti devozionali che vengono indossati, anche a scopo profilattico, allacciati alla cintura, al braccio, alla vita e al collo come nel *Ritratto di giovane donna*, attribuito a Giovanni Larciani (1510-1515). La fanciulla indossa un filo di aghi d’ambra alternati a grani d’argento che raffigurano un Paternostro. In questo caso grazie al valore simbolico comunicato dall’oggetto e dai materiali l’intento è quello di sottolineare la purezza verginale della fanciulla in età da marito. Abbiamo visto le tante funzioni dell’ambra cui si legano le valenze dell’argento. È questo un metallo che si collega all’elemento vitale dell’acqua e al pianeta Luna che per magia simpatica sottolinea purezza, femminilità e innocenza.

Nel XIV secolo, si modifica la commercializzazione della produzione grazie alla scelta effettuata dall’Ordine dei Cavalieri Teutonici, che governa le coste baltiche, di gestire esclusivamente la raccolta e la commercializzazione del grezzo indirizzando la lavorazione dell’ambra al di fuori dai propri confini, verso i centri di Bruges e Lubeca. Qui si strutturarono le prime corporazioni di intagliatori di ambra che, fino alla Riforma Luterana, produrranno quasi esclusivamente rosari esportandoli in tutta Europa. Con il XV secolo l’ambra viene sfruttata da principi laici ed in particolare dai duchi (poi elettori) Hohenzollern-Brandenburgo. Nella Germania settentrionale, il prestigio dell’ambra è tale che ne diventa simbolo di potere e il suo uso viene limitato ai doni ufficiali. Verso la fine di questo secolo, la produzione di manufatti in ambra si sposta nella Germania nord-orientale, nei centri lungo la costa del Baltico a Danzica e a Königsberg, all’interno della zona dei



Produzione di Paternostri,
Libri delle case di Norimberga,
illustrazione, 1435.
Biblioteca di Norimberga.

giacimenti più ricchi. Nella stessa epoca intagliatori d'ambra sono documentati in diversi centri, tra cui Burges, Lubeca, Kolberg. In questo periodo l'ambra viene impiegata per realizzare oggetti e per la tavola e l'arredo. Eccezionale esempio della maestria degli artigiani tedeschi è la «camera d'ambra», un'incredibile stanza rivestita interamente da questo materiale. Iniziata nei primi anni del XVIII sec. su commissione di Federico I di Prussia per il castello di Charlottenburg a Berlino, venne donata, nel 1716, dal figlio Federico Guglielmo a Pietro I zar di Russia. Alla sua prima installazione nel Palazzo d'Inverno a Pietroburgo seguì lo spostamento in quello di Caterina II a Tsarskoye Selo. Nel corso dell'occupazione nazista, i tedeschi la smontarono completamente in sole trentasei ore e la spedirono, su espresso ordine di Hitler, a Königsberg, dove scomparve per non essere più ritrovata.

La Polonia, a partire dal XIX sec., grazie al grande interesse mostrato dalla classe borghese a questo materiale, diventa il riferimento principale. Qui si sviluppano vere e proprie fabbriche per la realizzazione di gioielli che parallelamente lavorano anche al recupero degli scarti delle lavorazioni realizzando i primi semilavorati in polvere d'ambra pressata.



Sala d'ambra, Tsarskoye Selo, Palazzo di Caterina, Russia, 1931.

*Sala originale del XVII-XVIII sec. prima della distruzione nella seconda guerra mondiale.
(Foto di Bronson De Cou, per gentile concessione di Special Collections UC Santa Cruz)*



CON IL SOSTEGNO DI

FESTIVAL DE CANNES
2024 OFFICIAL SELECTION



Gebeka Films
presenta
una produzione
JPL Films e
MELUSINE Productions

Una BARCA in GIARDINO

Un film di
Jean-François Laguionie



A FEBBRAIO AL CINEMA

Produttori delegati Stephan Roelants, Camille Raulo, Jean-François Bigot - Sceneggiatura originale Anik Le Ray e Jean-François Laguionie - Progettazione grafica Jean-François Laguionie
Musiche originali Pascal Le Pennec - Con il sostegno di Film Fund Luxembourg, della Région Bretagne, della Région des Pays de la Loire, di Rennes Métropole, di TVR, Tébéo, Tébésud, di France 3 Bretagne, del Centre National du Cinéma et de l'Image Animée, di PROCIREP e di ANGOA, della Orchestre National de Bretagne, della SACEM - In associazione con Urban Sales - © Mélusine Productions / JPL Films



www.gbekafilms.com



Il Verricello

di Maurizio Parisi

È un accessorio che, se ben proporzionato, farà per noi il lavoro di recupero dell'ancora, cosa tra l'altro molto faticosa e pericolosa e a volte addirittura impossibile. A riprova di ciò, basta indossare una maschera da sub e farsi



un tuffo in una baia molto frequentata per vedere qualche ancora che riposa in pace sul fondo.

Il suo funzionamento, di per sé, non è complesso, ma richiede comunque un minimo di conoscenza, in modo da fargli quella manutenzione necessaria per garantirci che al momento giusto lui sia pronto a lavorare per noi. È azionato da un motore elettrico, il quale ruotando, trasmette il movimento a un riduttore di giri, che a sua volta fa girare la puleggia /barbotin dove è semi avvolta la catena dell'ancora. Questo molto in sintesi. Mettendolo in funzione tramite un'apposita tastiera chiamata musicchiere o tramite pulsanti stagni posizionati sulla coperta in corrispondenza del pozzetto dell'ancora, la sua rotazione solleva l'ancora fino a farla alloggiare nella sua posizione di riposo nel musone di prua, pronta ad essere liberata di nuovo per un altro ancoraggio.

Il verricello non richiede particolare manutenzione ma un controllo dell'olio all'interno del riduttore se a bagno d'olio. Questo modello è facile da riconoscere, non soltanto per le istruzioni di montaggio e funzionamento che, anche in questo caso, è sempre meglio leggere attentamente. Ci sono due bulloni, uno di rimbocco e l'altro per il controllo del livello. Un buon ingrassaggio, in caso di modelli che lavorano a secco, invece è consigliabile almeno una volta l'anno. Anche qui è bene controllare sempre le istruzioni. Se poi l'ingrassaggio avviene con cadenza magari semestrale, lubrificiamo anche tutta la parte esterna con spray siliconici, evitando così ossidazioni a tutto il suo corpo esterno.

Per la parte elettrica, la manutenzione si riduce ai controlli dei contatti. Anche qui prevenire è meglio che curare, quindi con appositi prodotti lubrificanti – e magari di frequente – questa manutenzione evita falsi contatti e ossidazioni. Resta ben inteso che una controllatina generale ogni tanto non guasta. Il verricello non è obbligatorio ma necessario su barche di certe dimensioni, perché salpare l'ancora a braccia su una barca di dieci metri e magari su un fondale di quindici, senza il suo ausilio diventa veramente un'impresa da atleta olimpico. Cosa chia-

ramente diversa è invece con natanti di piccole dimensioni, ancorati su fondali relativamente bassi. Se poi l'ancora viene collegata con uno spezzone di catena e la stessa è poi collegata a una cima della lunghezza necessaria, la cosa diventa più agevole.

CATENA

La catena merita un discorso a parte. Sia per quanto riguarda il diametro delle maglie, il passo – cioè la lunghezza della maglia, (il singolo anello della catena) – e sia per quanto riguarda il materiale con cui è costruita, poi la lunghezza e il peso.

Partiamo dalla scelta della dimensione. Va chiarito che la scelta deve in qualche modo essere fatta in funzione della grandezza e del peso della barca. Secondo i vecchi marinai – e non solo – vale la regola che, se dai calcoli fatti per una imbarcazione, sarebbe sufficiente ad esempio una maglia da 8mm di diametro, quella consigliata da mettere a bordo è da 10mm di diametro e così via, quindi aumentando di 2mm. Il passo è obbligato dal barbotin.

Bisogna accertarsi anche che la catena sia stata concepita per il mare. A tale scopo andrebbe rilasciato un apposito certificato che indichi il carico di rottura, la zincatura a caldo e la calibratura. Le maglie, infatti, devono essere calibrate una ad una, in modo da entrare e uscire liberamente dal barbotin. La zincatura deve essere in bagno di zinco fuso, che nel tempo si sacrificherà per salvaguardare l'acciaio della catena. La comparsa delle prime macchie di ruggine sulla catena è segno che la zincatura comincia a cedere.

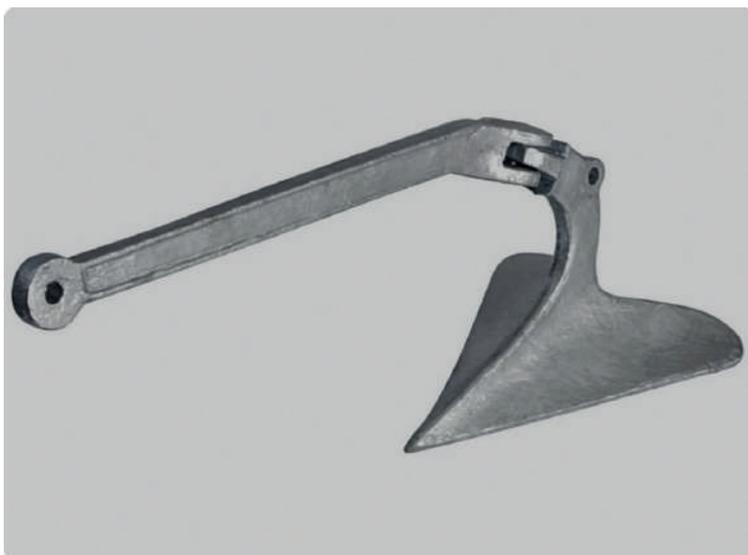
Esistono anche le catene in acciaio inossidabile molto più costose ma sicuramente più belle e anche qui bisogna assicurarsi tramite certificazione che siano state costruite per il nostro scopo. In questo caso, aprire una parentesi sulla sigla aisi304 o aisi316 è doveroso. Il vantaggio relativo del 304 è il suo costo ma, essendo meno resistente alla corrosione, viene principalmente utilizzato in acque dolci. Il 316 è più costoso e risulta più resistente alla corrosione e viene quindi utilizzato più frequentemente in acque marine. Cosa molto importante da sottolineare è che, per una buona tenuta, l'ancora deve avere, al momento dell'ancoraggio, dietro di lei una catena di lunghezza adeguata, come vedremo più avanti, in relazione alla profondità di dove viene calata.

A proposito delle falsemaglie – che uniscono due catene – personalmente mi lasciano molto perplesso, forse proprio perché sono false, e la loro tenuta da mie personali esperienze mi dice che il loro carico di rottura è spesso inferiore alla vera maglia. Potrei essere smentito da tabelle con calcoli algebrici ma la realtà è que-



sta. Certamente meglio, comunque, rispetto a una catena con maglie consumate, tagliare queste ultime e utilizzare una falsa maglia nuova. Personalmente resto dell'opinione che in mare quando devi affidare la tua barca e a volte la tua vita e quella di altri alla catena dell'ancora è sicuramente consigliabile una catena senza interruzioni, anche perché se abbiamo cambiato una maglia diciamo consumata o magari aggredita da corrosioni chi garantisce per le altre? Molti di noi ricordano un film famoso (*Albatross oltre la tempesta*) e quello che dice il comandante Sheldon quando ricorda all'equipaggio che «una catena è tanto forte quanto il suo anello più debole», il tutto non certo riferito alla catena dell'ancora ma la sua metafora è corretta. Comunque, al di là dei pareri personali, se abbiamo falsemaglie, la manutenzione che possiamo e dobbiamo fare è quella di un periodico controllo dei loro piolini ribattuti o comunque del loro sistema di giunzione. Del resto, un controllo visivo per individuare eventuali criticità va fatto su tutta la catena, compresi i giunti girevoli e le altre componenti.

ANCORE



Per le ancore si apre un mondo, che si distingue dai numerosissimi modelli, dai loro possibili utilizzi, dal loro materiale di costruzione arrivando poi, in ultimo, chiaramente non per importanza, al loro peso. È voce comune che sia sufficiente 1 kg per metro di lunghezza della barca, in altre parole e per esempio 12 metri x 12 kg. A mio avviso, questo è sufficiente in condizioni «normali» ma chi va per mare sa bene che il passaggio dal normale all'emergenziale a volte è molto repentino, specialmente in estate quando il groppo arriva ed entra, senza neanche chiedere permesso.

Quindi sono fra quelli secondo i quali il raddoppio o quasi, quindi 1,5/2kg per metro, sono il buon equilibrio.

Per i modelli la scelta è molto personale. Resta comunque il fatto che di solito si cala o si dovrebbe calare l'ancora in fondali sabbiosi o fangosi e su questi tipi di fondale un'ancora con forma a vomero tipo (CQR, DELTA, BRUCE ecc.) è molto adatta. Anche la DANFORT è un'ottima ancora, e comunque la scelta è veramente molto molto personale. Tre consigli – forse superflui ma sempre molto utili da ricordare – sono in primo luogo di non dimenticare mai di mettere un buon grip-piale all'ancora. Evitiamo ai pesci, in sintesi, di aprire bazar nautici specializzati in ancoraggi. In secondo luogo, meglio avere sempre a bordo un'ancora di rispetto (in particolare quando si parte per una crociera). Infine, filare tanta catena, anche se sembra eccessiva viste le condizioni del mare. Una buona regola da tenere presente è, come dicevamo, calare una lunghezza di catena pari a 3/5/7 volte il fondale. Ci si può regolare in funzione dello stato del mare e di quello previsto. Se ci troviamo in una rada, e ci prepariamo ad andare in cuccetta per una bella dormita, magari dopo una buona cena, non facciamoci prendere dalla pigrizia e filiamo la catena. Il sonno sarà più tranquillo e magari, al nostro risveglio, mettendo la testa fuori dal tambuccio, ci accorgeremo con soddisfazione di trovarci ancora nello stesso posto della sera precedente.

Se il verricello è fuori uso, come capita – e spesso proprio quando non dovrebbe – se le condizioni sono buone con pochissimo vento e la nostra barca è a vela, con il mare è calmo, si può ovviare al problema con l'utilizzo di un winch, uno spezzone di cima e un altro spezzone di sagola robusta. Come fare: facendo un nodo di bozza sulla catena con la cima in prossimità della prua e portando l'altro capo della cima al winch in pozzetto – magari quello di scotta del fiocco – possiamo, lavorando sul winch, tirare a bordo, ad ogni manovra, circa una lunghezza di catena pari a mezza lunghezza della barca. Fatto ciò, con la sagola passata all'interno di una maglia il più possibile alla bitta d'ormeggio diamo volta alla stessa, mollando poi la parte avvolta al winch. A questo punto la catena recuperata che ora si trova in coperta, possiamo metterla nel pozzetto dell'ancora. Ripetiamo quindi l'operazione, fino al recupero completo dell'ancora. In caso che ciò non sia possibile, non ci rimane che il recupero a mano: portandoci con la barca perpendicolari all'ancora e possibilmente indossando guanti di cuoio tipo saldatore non ci resta che afferrare la catena e tirare a braccia, stando possibilmente con le mani lontane dal musone e dal barboten del verricello, perché il rischio di schiacciamento è molto più facile di quanto sembra.

Per chiudere, in estrema sintesi, possiamo dire che una buona manutenzione, accompagnata da una buona accuratezza, prima di intraprendere una qualsiasi navigazione ci garantisce una notevole riduzione di spiacevoli imprevisti. Buon vento.

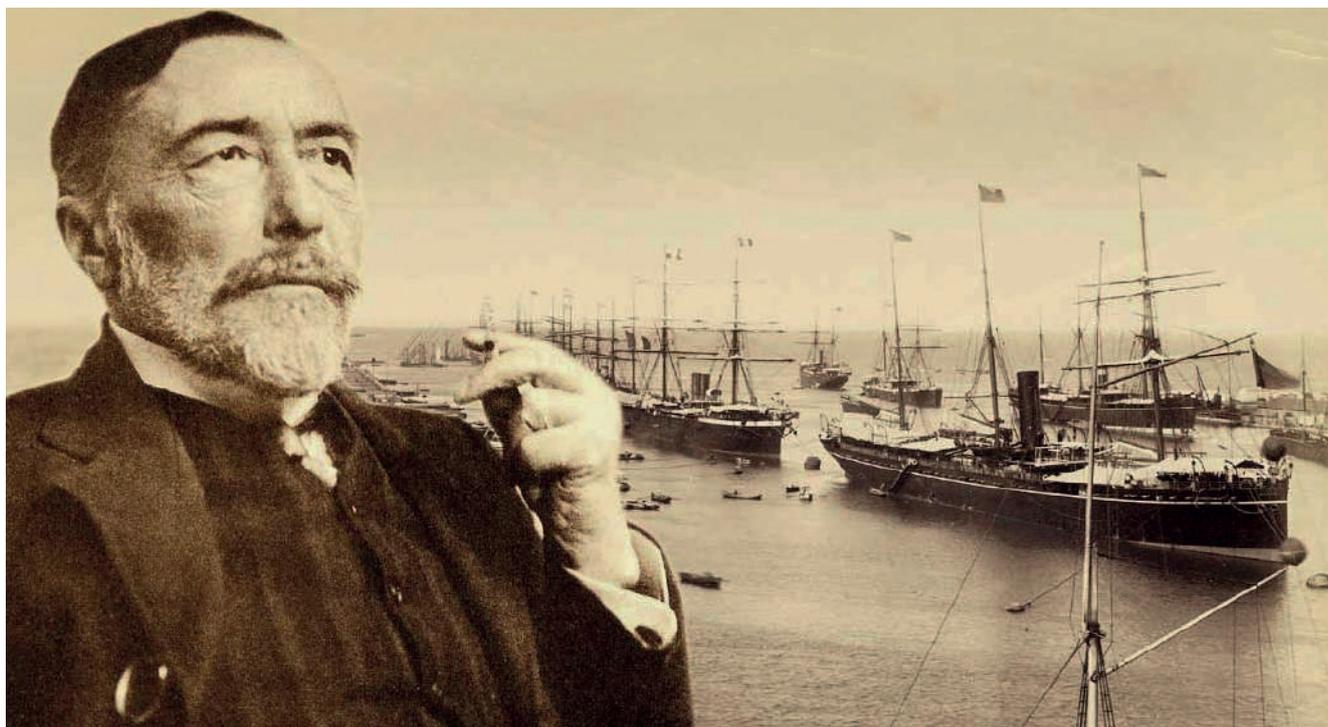


Natale sul mare

di Joseph Conrad

Il Natale, teologicamente parlando, è la più grande opportunità di felicità concessa all'umanità peccatrice, ma questo è un concetto troppo grande e imponente e la mente umana si rifiuta di comprenderlo durevolmente, forse per la sua pochezza, il che non può essere ragione di biasimo. L'uomo preferisce concentrarsi sul rispetto dei riti che di solito si concretizzano in uno scambio di cordialità e di festeggiamenti, come fare regali e mangiare insieme i dolci della tradizione. Meglio chiarire subito che sul mare, dal punto di vista più convenzionale, lo spirito natalizio lascia piuttosto a desiderare. Non soltanto mancano le occasioni ma anche ciò che serve in queste circostanze. Naturalmente l'equipaggio riceve un dolce di qualche genere, e quando il comandante compare sul ponte, l'ufficiale di guardia lo saluta con un «Buon Natale, capitano», timidamente cordiale. La differenza fra i gradi rende fuori luogo qualsiasi altro tipo di confidenza. Solitamente può aspettarsi come risposta un «Altrettanto» di una cordialità attentamente dosata. E questo, neppure sempre.

Una mattina di Natale di tanti anni fa (ero giovane, a quei tempi, e preoccupato di dare il meglio) il mio augurio era stato ricambiato da un duro e severo «Looks like it, dont'it?», «Sembrirebbe, no?», del mio capitano e quello fu tutto. I tre giorni precedenti di brutto tempo erano diventati una pesante nebbia, così – secondo gli ordini – lo avevo fatto avvisare. Eravamo nella Manica, con le isole Scilly a venti miglia da noi, da qualche parte, senza un alito di vento da qualsiasi direzione. La nave era come avvolta in una coperta umida, piantata come un palo sulla rotta di squallide navi a vapore che entravano e uscivano alla cieca dalla Manica.



Mi resi conto di aver mancato di tatto ma sarebbe stato troppo scortese non fare gli auguri al capitano.

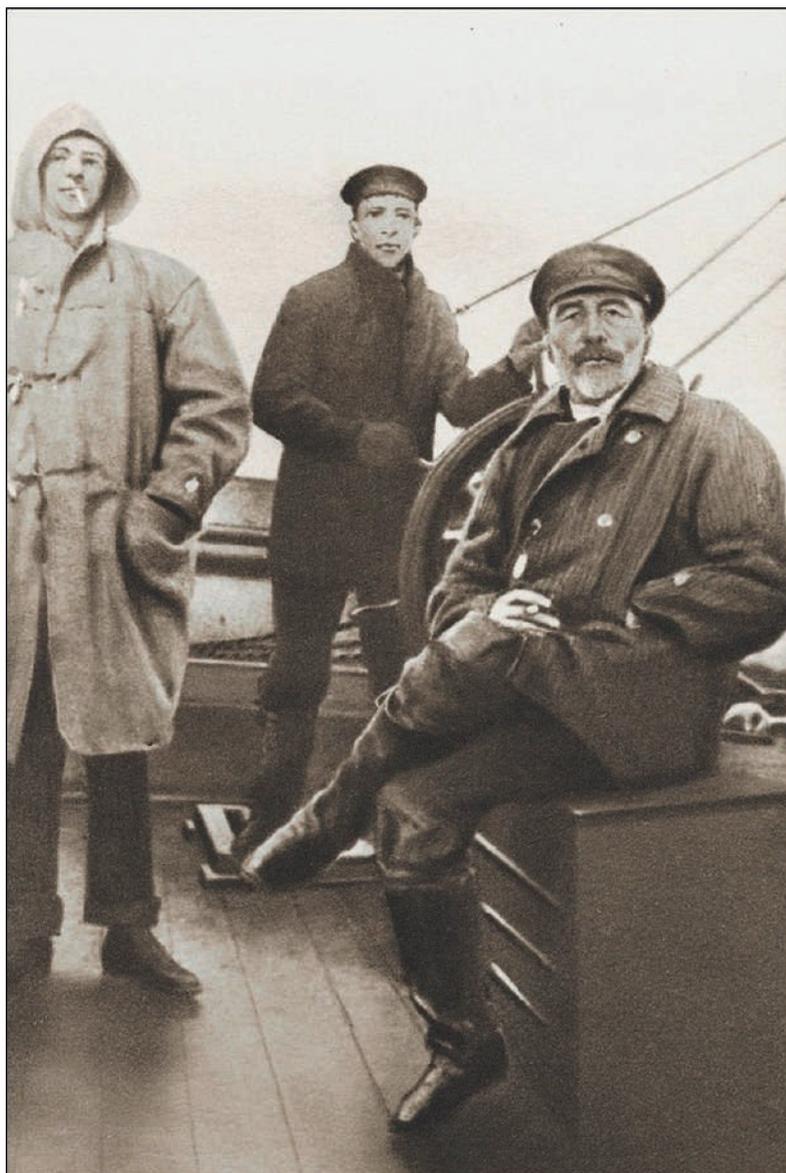
Non è facile capire la cosa giusta da fare, quando si è giovani. La mia goffaggine mi ha creato molti problemi, ma pensate al mio malessere quando, meno di mezz'ora dopo, abbiamo evitato per un soffio una collisione con un vapore, che senza lanciare il minimo allarme, si è materializzato a prua come una confusa macchia scura nella nebbia. Ha preso la forma di una nave solo quando è passato a una sessantina di piedi dall'estremità del nostro bompreso, terrorizzandoci tutti con lo spaventoso urlo della sua sirena. Il suo profilo scomparve nel nulla molto prima che si esaurisse quel rumore selvaggio, confido però che il suo equipaggio abbia udito la maledizione mandatagli dietro da trentasei voci in contemporanea come augurio di Natale. Non si potrebbe immaginare nulla di più lontano dallo spirito di pace e di buona volontà, mentre mi corre l'obbligo di aggiungere che non ho mai visto un equipaggio dimostrarsi così turbato da uno degli scampati «avvertimenti letali» del mare. Rimanemmo turbati per tutta la mattinata e poi a mezzogiorno abbiamo mangiato i nostri dolci di Natale con gli occhi aperti e le orecchie tese, quasi fosse imminente una qualsiasi catastrofe marina.

Ovviamente sulla terraferma una catastrofe natalizia può essere soltanto una valanga di conti da pagare. Penso che l'assenza di simili rischi renda il Natale in mare piuttosto piacevole, nel suo complesso. I regali dovrebbero essere una sorpresa. Dare e ricevere regali in giorni prestabiliti mi sembra una ritualità un po' ipocrita, come scambiarsi i frutti del Mar Morto – le mele di cenere – in pegno di una amicizia fasulla. Ma il mare di cui scrivo è un amore vivo e i frutti che si raccolgono possono essere salati come le lagrime o amari come la morte ma non lasciano mai il sapore della cenere in bocca.



In tutti i miei vent'anni di vagabondaggio sulle inquiete acque del pianeta, ricordo un unico Natale celebrato con uno scambio di regali. Penso sia stato un vero scambio da mare vivo e non da frutti del Mar Morto ed era stato così inaspettato che forse vale la pena ricordarlo. Prima di tutto, devo dirvi che tutto successe nel 1879, molto prima che si pensasse alla possibilità del telegrafo senza fili e un uomo ispirato che avesse annunciato l'invenzione della radio, sarebbe stato considerato molto un pericoloso soggetto e presumibilmente spedito in una casa di riposo. A quei tempi, quelle case, con i nostri modi rozzi, le chiamavamo in realtà manicomii.

L'alba del Natale 1879 era stata bella. Il sole aveva cominciato a splendere verso le quattro sulla fosca distesa dell'oceano meridionale al 51mo parallelo e poco dopo avvistammo una vela davanti a noi. C'era poco vento ma il mare era grosso. Ho prontamente augurato al mio capitano il buon Natale. Aveva l'aria assonnata e affabile. Gli comunicai l'avvistamento della vela in lontananza e mi arrischiai a esprimere l'opinione che ci fosse qualcosa di strano. «Strano?» disse lui con un tono incredulo. Feci notare che la nave aveva tutte le vele ammainate e che andava alla deriva, il che in quella parte del mondo non corrispondeva a nessuna teoria. Mi prese il cannocchiale e lo puntò verso gli alberi spogli della nave, si-



mili a tre fiammiferi svedesi, alzandosi e abbassandosi, spostandosi da un lato all'altro in un modo buffo in quella desolata e grigia distesa d'acqua e me lo restituì senza una parola. Anzi, sbadigliò. Quello sfoggio di insensibilità mi turbò. All'epoca ero inesperto e ancora relativamente nuovo in quella particolare regione di mare.

Il capitano, in modo tipicamente da capitano, sparì dal ponte e qualche tempo dopo il carpentiere risalì per la scala di poppa portando un barilotto di legno vuoto, del tipo che serve per conservare le provviste a bordo. Gli chiesi sorpreso «Che vorresti fare con quel co- so quassù, carpentiere?».

«Ordini del capitano, signore» rispo- se lui asciutto.

Non avevo voglia di fare altre do- mande, così ci scambiammo gli auguri di Natale prima che proseguisse per la sua strada. Dopo di lui, fu un mozzo a rivolgersi a me. «Avete giornali vecchi nella vostra cabina?».

Eravamo partiti da Sidney, New South Wales, diciotto giorni prima. In cabina avevo diverse copie dell'*Herald*, del *Telegraph* e del *Bulletin* di Sidney, ol- tre a qualche giornale inglese ricevuto con l'ultima posta. «Perché me lo chie- di?» indagai con naturalezza.

«Li vorrebbe il capitano» rispose.

Nemmeno a quel punto capii il significato di quelle stranezze. Ero soltanto sconcertato dalla sorpresa. Alle otto ci avvicinammo a quella nave che, senza vele e priva di una qualche rotta, sembrava andarsene senza meta proprio sulla soglia del lugubre regno delle tempeste. Ma già da molto prima, per il numero di scialuppe che aveva a bordo, avevo capito che quella distratta imbarcazione era una baleniera. Era la prima baleniera che avessi mai visto. Aveva issato la bandiera a stelle e strisce sul pennone mentre le bandiere di comunicazione ci comunicavano che si chiamava *Alaska* – partita due anni prima da New York – navigato a est di Honolulu, duecentoquindici giorni in zona di pesca.

Le passammo a circa trecento piedi in navigazione lenta e, proprio mentre il nostro mozzo suonava la campana della colazione, il capitano e io sollevammo, perché fosse ben visibile alle forme che ci osservavano dalla sua poppa, il barile contenente oltre a un enorme pacco di vecchi giornali, due scatole di fichi in onore della giornata. Lo lanciammo fuori bordo e immediatamente la nostra nave, scivolando lungo il pendio di una alta montagna d'acqua, se lo lasciò a grande distanza dalla sua scia. A bordo dell'*Alaska*, un uomo con un berretto di pelliccia fece un cenno con il braccio mentre un altro con dei folti baffi cominciò a correre. Non avevo mai visto prima una prontezza e una perizia del genere come quello di quella baleniera nel calare una delle scialuppe, intanto che la nave rollava disperatamente. L'oceano meridionale faceva saltare le due navi come un giocoliere lancia in aria le sue palline dorate, e il microscopico puntino bianco della scialuppa finì di colpo nel gioco, come sparato da una catapulta su quel palcoscenico infinito e solitario. La baleniera americana non perse un attimo a raccogliere il regalo di Natale della cotoniera inglese. Prima che la distanza fra noi fosse troppo grande, la nave ammainò in segno di ringraziamento la bandiera e chiese di riferire sul suo conto il messaggio: «tutto bene, catturate tre balene». Immagino li ripagasse dei duecentoquindici giorni di rischi e di fatiche, lontano dai rumori e dalla vista del mondo abitato, come gente condannata, oltre i confini della vita umana, all'incantesimo di una pena solitaria.

Esistono generi diversi di Natale in mare, da quelli belli a quelli mediocri, per arrivare a quelli assolutamente atroci. Nel conto non inserisco quelli a bordo delle navi che portano passeggeri. Il passeggero è senza dubbio un fratello (o una sorella) e perfino una persona piacevole, ma i suoi Natali suppongo siano come li desidera: le tradizionali feste di un costoso albergo, comprese nel prezzo del biglietto. (Trad. CR)



Diario di bordo della Lega Navale Italiana

novembre-dicembre 2024

di Michele Valente

Dal 1° al 4 novembre - Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate: autorità e centinaia di visitatori allo stand della Lega Navale Italiana a Roma



La Lega Navale Italiana ha celebrato il 4 novembre la Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate al Villaggio Difesa al Circo Massimo a Roma. Dal 1° al 4 novembre a oggi la LNI ha incontrato centinaia di visitatori e tantissimi bambini e ragazzi che hanno potuto conoscere le attività che la Lega Navale Italiana svolge dal 1897 nell'ambito della cultura del mare, dello sport e della formazione nautica, dell'inclusione sociale e della protezione ambientale con 255 strutture su tutto il territorio e 4 Centri Nautici Nazionali. Sono stati illustrati al pubblico la Carta dei valori, la storia della rivista *Lega Navale*, il più antico periodico di mare in ambito civile e le iniziative della campagna «Mare di Legalità» con le 22 barche a vela confiscate alla criminalità organizzata e affidate dallo Stato alla LNI per finalità istituzionali. Bambini e ragazzi si sono divertiti provando il simulatore di barca a vela Optimist. Tra le autorità in visita allo stand anche la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il Ministro della Difesa Guido Crosetto, che hanno salutato il personale della LNI e hanno parlato dell'importante ruolo dell'associazione nella formazione marinaresca e sportiva dei più giovani. Il 4



novembre si commemora la fine della Prima guerra mondiale, onorando il sacrificio di oltre seicentomila caduti e di tante altre migliaia di feriti e mutilati. Il 4 novembre 1918 entrò infatti in vigore l'Armistizio di Villa Giusti. L'Italia portava così a compimento l'unificazione nazionale iniziata in epoca risorgimentale, annettendo Trento e Trieste.

16 e 17 novembre - Giovani calciatori e apneisti per l'ambiente: le iniziative ecologiche della Lega Navale di San Benedetto del Tronto e di Amalfi

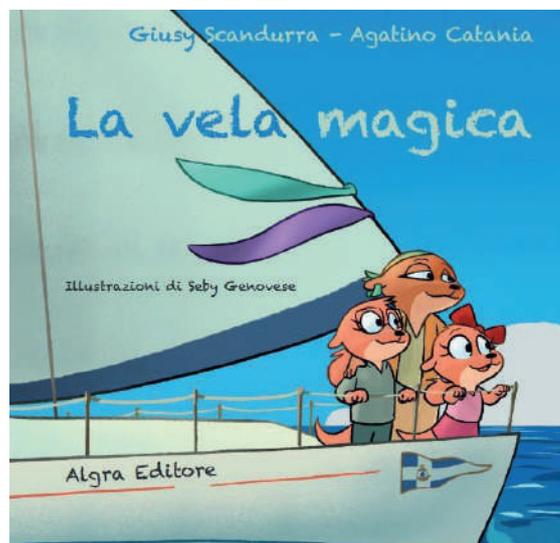
La Lega Navale Italiana al servizio del territorio e impegnata nella protezione dell'ambiente marino. Sabato 16 novembre il Parco sul Mare, alla foce del Tesino, è stata la location di un evento organizzato dalla Scuola Calcio di Grottammare in collaborazione con la Sezione sambenedettese della Lega Navale. All'insegna degli slogan «Puliamo la nostra spiaggia» e «Chi ama la spiaggia la tratta con i guanti», 50 bambini della Scuola Calcio sono stati protagonisti di una mattinata vissuta all'insegna dell'immersione nella natura.

Accompagnati dai genitori, e sotto la guida dei mister e dei soci volontari della LNI, i ragazzi si sono dedicati alla pulizia del tratto di spiaggia libera immediatamente a sud della foce del Tesino. Il progetto è incentrato su lezioni di educazione ambientale e uscite didattiche dedicate alla conoscenza e alla tutela del nostro patrimonio naturalistico, con particolare riguardo all'ecosistema marino e costiero. Dall'Adriatico al Tirreno. La Sezione di Amalfi il 17 novembre ha aderito alla giornata ecologica di pulizia dei fondali promossa dal comune della città e organizzata dalla locale Lega Navale insieme alla Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee (FIPSAS), alla Capitaneria di Porto, al Circolo Sommozzatori Irpini, alla Società Pesca Sportiva Arechi e al Freediving World. Le operazioni sono state condotte da 20 apneisti che si sono immersi nelle acque del porto di Amalfi, interdetto alla navigazione, per rimuovere i rifiuti più leggeri e fragili. I sub li hanno affiancati per il recupero degli oggetti più pesanti, procedendo alla raccolta dei rifiuti che sono stati poi scaricati e consegnati agli addetti preposti. Alcuni soci della Lega Navale Italiana Sezione di Salerno si sono uniti all'iniziativa, fornendo supporto con le imbarcazioni.



14 dicembre - Presentato a Catania il libro *La vela magica: spiegare le vele delle barche confiscate alla criminalità per superare la malattia*

Rinascita, libertà e valori. La capacità di ricominciare a progettare dopo aver ricevuto la diagnosi di una malattia e quella di vivere il mare e la vela come ambiente riabilitativo a bordo di imbarcazioni sottratte al malaffare e impiegate oggi in attività di pubblico interesse. Sono i temi centrali del libro *La vela magica* (Algra Editore, 2024) scritto da Giusy Scandurra e Agatino Catania con le illustrazioni di Seby Genovese, che è stato presentato il 14





dicembre a Catania. Il volume è il risultato di un progetto che rivede insieme al lavoro la professoressa Giusy Scandurra, direttore UOC Oncologia Medica, Ospedale Cannizzaro, ricercatrice presso l'Università Kore di Enna ed esperta nel trattamento di tumori ginecologici e mammari e il contrammiraglio Agatino Catania, presidente della Lega Navale Italiana Sezione Aci Trezza e Delegato della Lega Navale Italiana per la Sicilia Orientale. Insieme, o meglio, «a quattro mani» hanno unito mondi solo ipoteticamente distanti come quello della Lega Navale Italiana e dell'Oncologia Medica dell'Ospedale Cannizzaro che affianca l'attività di Alleanza Contro il Tumore Ovarico (ACTO) Sicilia, riuscendo a intrecciare parole ed emozioni capaci di far ritrovare se stessi e riconnettersi con gli affetti più cari: di «spiegare le vele» come viene descritto ne *La vela magica*.

Dall'8 al 29 dicembre - La magia dei presepi alla Lega Navale di Trieste

La magia dei presepi ha illuminato le banchine della Lega Navale di Trieste durante le festività natalizie. Il 29 dicembre, una giuria presieduta dal Presidente Roberto Benedetti ha premiato il presepio rivierasco e quello galleggiante valutati più rappresentativi dello spirito della Sezione. La commissione ha sottolineato l'unicità di tutti i presepi e ha apprezzato la creatività dimostrata dai partecipanti al concorso rendendo difficile la scelta del presepio vincente di ogni gruppo. Al gruppo dei rivieraschi erano iscritti quattro presepi, tutti molto originali: dalla toccante semplicità del dipinto della Natività in Ucraina del socio Carlo Quattrocchi, all'eleganza del presepio in legno e tessuto proposto da Anna Nisi, al creativo presepio di Elektra e Alessandro Corso, all'articolato presepio marino di Margot Vidoli.

La commissione ha deciso di premiare proprio quest'ultimo presepio per la realizzazione del quale ne ha apprezzato l'impegno, la manualità e l'ambientazione. Ha deciso poi di assegnare un mini-premio anche a quello proposto da Elektra ed Alessandro, per l'originalità del loro presepio contenuto in un pesce di vetro. Cinque erano invece i presepi proposti sulle imbarcazioni dei soci. In particolare è stato apprezzato il presepio diffuso di Merle Rose del socio Sare con il contributo di Rino Tripovich che ha anche decorato la sagoma della barca con le luci natalizie,



così come quello proposto dall'imbarcazione Frizzantino (socio Scubini), presepio appeso all'albero con evidenza di perfetti nodi marinareschi, o ancora quello di Pen Duick (socio Sannini), presepio in legno dalle linee semplici e pulite. Tapioca (socio Grassi) ha proposto un originale e romantico presepio in lanterna, mentre Sghiribiz (socio Morgan) un presepio marino ambientato sulla costa della nostra città. La commissione ha deciso di premiare questo ultimo presepio per la manualità evidenziata dall'articolata realizzazione in tema barcolano.



Le recensioni



autore: Marco Panella
editore: Rai Libri
collana: Cristalli sognanti
edizione: 2024
pagine: 206
prezzo: € 18,05

Io sono Elettra

Luciano Magnanelli

Gli uomini di mare che si affezionano alla propria barca al punto da instaurare con essa un legame emotivo, non troveranno insolito l'artificio letterario sapientemente costruito da Marco Panella nel suo libro *Io sono Elettra*, grazie al quale la nave di Guglielmo Marconi prende vita e diventa protagonista. Una barca che con Marconi trova la sua seconda vita e il suo destino, una barca che «parla, vive, gioisce e soffre d'amore per il suo comandante», di cui racconta con ammirazione e affetto le fasi salienti del-

la vita. Ne nasce una lettura veloce e piacevole, ricca di aneddoti e di approfondimenti storici che hanno sempre come tema il mare (in fondo una nave non può parlare d'altro), da cui traspare una verità innegabile: Marconi era un uomo di mare. Sin da ragazzo, nelle sue veleggiante davanti alla costa livornese aveva subito il fascino degli orizzonti infiniti dove il marinaio è solo con se stesso e, per questo, si ripromise che avrebbe fatto di tutto per rendere più sicura la vita di chi va per mare. Prima di Marconi gli uomini di mare erano isolati dal mondo, potevano sperare solo nel buon vento e nella buona sorte; l'unica speranza di salvezza era l'incontro casuale con un'altra imbarcazione, e per questo la sua invenzione, la radiotelegrafia, trovò subito la sua strada naturale nel mare iniziando a diffondersi, sin dalla sua scoperta, a bordo delle navi mercantili, militari e passeggeri. Ecco quindi che grazie al racconto di *Elettra* apprendiamo delle prime significative tappe del rapporto fra Marconi e il mare: si parte dal 21 luglio del 1898 quando a bordo dello steamer *Flying Huntress* Marconi diventa il primo radiocronista sportivo della storia, raccontando in diretta la regata della Coppa della Regina nelle acque del prestigioso club St. George di Kingstown di Dublino, regata vinta dal Duca d'Aosta; sempre nello stesso anno durante una crociera il Principe di Galles si mantenne costantemente in contatto con sua madre, la regina Vittoria,

realizzando il primo esperimento di affidabilità della telegrafia senza fili come sistema quotidiano di comunicazione in navigazione. Di lì a poco si sarebbero verificati invece i primi due salvataggi in mare della storia grazie al collegamento sperimentale voluto dalla Trinity House, la società che gestiva il servizio dei fari inglesi, tra il faro di South Foreland sulle coste di Dover e la nave faro in prossimità delle temibili secche delle Goodwind Sands. È invece del 1899 la prima radiocronaca delle regate di Coppa America che Marconi eseguì direttamente dal campo di regata per conto del New York Yacht Club, dove nacque una lunga e intensa amicizia con l'eterno sfidante, l'inglese Sir Thomas Lipton, armatore dello Shamrock. Ma è nel resoconto dei più importanti salvataggi in mare che *Elettra* fa trasparire tutta l'ammirazione e la gratitudine per il suo Guglielmo, anche da parte di tutte le navi «sue sorelle» e di tutti gli uomini di mare, perché solo gli uomini di mare «sanno cosa significa battere freneticamente su di un tasto per trasformare un grido di aiuto in un segnale sperando che qualcuno lo raccolga e cambi rotta e arrivi in soccorso prima che sia troppo tardi». Il soccorso in mare non era più il sogno di un ragazzino che veleggiava nelle acque di Livorno, e Marconi era uno degli uomini più in vista e popolari del momento. Ecco quindi che *Elettra* ci racconta delle tante vite salvate dai naufragi del *Titanic*, del *Lusi-*



Le recensioni

tania, della *Republic* e di tante altre navi, e con un salto nel tempo persino dell'*Andrea Doria*, perché piace pensare agli uomini di mare che tutte le navi, senza limiti di tempo e di spazio, si raccontino le loro storie e quelle dei loro comandanti. Tanti gli episodi e gli approfondimenti, anche storici, di cui ci parla *Elettra*: i rapporti di Marconi con il Re ed il fascismo, l'incidente automobilistico e la perdita di un occhio, la fortunata circostanza del mancato imbarco sul *Titanic* e sul *Lusitania*, il patriottismo e l'amore di patria che spinge Marconi allo scoppio della prima guerra mondiale a rientrare in Italia da New York in gran segreto per non cadere nelle mani dei tedeschi, l'amicizia con D'Annunzio, gli studi sulle onde corte e gli incarichi diplomatici durante il conflitto, la sua profonda delusione per la pace mutilata dopo il trattato di Versailles cui aveva partecipato per incarico del re, e infine il colpo di fulmine per *Elettra* e la seconda vita di entrambi. Nave *Elettra* era nata nello studio Cox e King, costruita nel cantiere Ramage e Ferguson su commissione dell'arciduca Carlo Stefano d'Asburgo e della moglie Matia Teresa d'Asburgo Lorena, arruolata nella Royal Navy come caccia mine nella Manica tra Brest e Saint-Malo, al termine della prima guerra mondiale fu messa in disarmo, fino a quando «arrivò un italiano maturo ben vestito che parlava

inglese correttamente, sguardo incantato...». Fu un innamoramento reciproco quello fra *Elettra* e Marconi; la nave divenne rapidamente la sua casa, il suo laboratorio, il suo salone delle feste, il suo rifugio, il suo luogo ideale. Tutte le attività di Marconi vedranno *Elettra* come protagonista: l'arrivo a Fiume celebrato da D'Annunzio «candida nave che navigava nel miracolo e animava i silenzi», la crociera nel 1919 con la trasmissione durante la navigazione del primo brano musicale, la prima volta in Atlantico nel 1922, la risalita dell'Hudson fino ad Albany tra due ali di folla lungo le rive, poi le coste africane, il nord Europa e la sperimentazione delle onde corte, il divorzio dalla prima moglie a Fiume e le sue seconde nozze, l'arrivo «dell'altra» *Elettra* e il suo battesimo del mare, la vita sociale e mondana che Marconi non disdegnava, le relazioni internazionali e il ricevimento dal Presidente Roosevelt. Tuttavia anche all'apice della sua fama, la vita di Marconi rimaneva comunque la scienza, la ricerca, gli esperimenti, il miglioramento continuo delle sue invenzioni. Tutto avveniva sul mare a bordo di *Elettra*: l'accensione del Cristo di Rio De Janeiro e dell'Expo di Chicago, il primo esperimento di radionavigazione con il passaggio tra due boe con i vetri della plancia oscurati... e infine la morte per infarto il 20 luglio del 1937 con i funerali alla presenza

dei reali e di Mussolini, accompagnati dal silenzio di tutte le stazioni radio del mondo «per il saluto dell'uomo che aveva dato loro voce». *Io sono Elettra* è un libro appassionante, dove le storie di mare, la storia d'Italia e la vita di Marconi si fondono in un unico racconto ricco di episodi e di personaggi appartenenti alla storia e alla marineria del 900, prima fra tutti la nave capace di provare sentimenti umani che si erge a vera protagonista del libro, anche nel saluto finale che l'Autore le fa rivolgere a Marconi: «... io e Guglielmo, siamo stati noi in mare dove abbiamo potuto sentirci senza parlare, amarci senza toccarci, capirci senza cercare le parole, essere amore senza tradire nessun altro».



AUTORI

MARCO CANDELA – Professore Ordinario in Chimica e Biotecnologia delle Fermentazioni presso il Dipartimento di Farmacia e Biotecnologie dell'Università di Bologna, dove dirige l'Unità operativa di Scienze e Biotecnologie dei Microbioti. È membro del Gruppo Tematico D'Ateneo (GTA) di Bioeconomia e vice-coordinatore del PhD internazionale «Innovative technologies and sustainable use of Mediterranean Sea fishery and biological resources», presso l'Università di Bologna. È coordinatore del Progetto Europeo CIRCLES, «Controlling mIcRobiomes CircuLations for bEtter food Systems», EU e partner di diversi progetti Europei.



JOSEPH CONRAD – (Berdičev, Ucraina, 1857 - Bishopsbourne, Kent, 1924). Nato in una famiglia nobile polacca (il padre era scrittore, traduttore e attivista politico), Conrad si ritrovò orfano all'età di 11 anni. Appassionato della vita di mare, a 17 anni s'imbarcò a Marsiglia verso la Martinica, viaggio che segnò l'inizio della sua avventurosa vita sul mare. Dopo i dovuti studi nautici, prestò servizio per sedici anni su navi mercantili britanniche in qualità di ufficiale di coperta e poi con il grado di capitano, naturalizzandosi britannico. Nel 1894 decise di lasciare definitivamente la vita di mare e di dedicarsi alla scrittura.



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.



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.



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



CLAUDIO RESSMANN – Ufficiale di Marina e valente giornalista, scomparso il 9 gennaio 2023 all'età di 94 anni. Nel 1965 da giovane tenente di vascello ha fatto parte dell'equipaggio di Nave Vespucci sotto il comando di Agostino Straulino. Dal 1983 al 2009 è stato direttore di questa rivista e animatore del Centro Studi Tradizioni Nautiche LNI fin dalla sua fondazione e tra le firme più autorevoli del Notiziario CSTN.



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.



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.



Tesseramento 2025

Iscriviti alla LNI o rinnova il tesseramento per l'anno 2025 presso una delle 256 strutture periferiche presenti in tutta Italia.



Come contattarci

Sito web: www.leganavale.it

Mail: comunicazione@leganavale.it

Telefono: **06809159218**

Social media:     



Iscriviti al nostro nuovo **canale WhatsApp**

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

Accedi all'homepage del nostro sito.

A black and white advertisement for Benetti. The image shows a close-up of a yacht's hull, with a vertical stainless steel post extending from the water. The water is dark and rippled, reflecting the light. The Benetti logo is prominently displayed in the upper right quadrant.

Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT