

LEGA NAVALE

Dal 1897

Da tre secoli sul mare

1-2025

VESPUCCI, ROTTA MEDITERRANEA

I protagonisti della Vendée Globe
La Lega Navale Italiana in Calabria meridionale
A bordo della "barca della legalità" Eros
per studiare le microplastiche



Tesseramento 2025

Iscriviti alla LNI o rinnova il tesseramento per l'anno 2025 presso una delle 255 Sezioni/Delegazioni presenti in tutta Italia.

Visita il sito www.leganavale.it



Abbonamento alla rivista *Lega Navale*



La nostra rivista è *da tre secoli sul mare!*

Con l'iscrizione alla Lega Navale Italiana, potrai abbonarti, al costo di 5 euro l'anno, al nostro bimestrale per ricevere tutti i numeri direttamente a casa tua.

Abbonati presso la segreteria della tua Sezione/Delegazione e consulta la rivista in formato digitale su www.leganavale.it

sommario

Anno CXXVIII gennaio-febbraio 2025

3

Banco di quarta
di Carlo Romeo

4

Punto nave
di Donato Marzano

7

**Nave Vespucci,
rotta mediterranea**
*di Michele Valente
e Tassos Mavris*

14

Il Vespucci
RRLN

16

Mani sapienti
di Corrado Ricci

19

**...preferisco
il rumore del mare!**
di Brunello Montagnese

21

**Intervista al delegato
regionale della Calabria
meridionale**
di Carlo Romeo

26

**La traversata dello Stretto
dei cervi**

29

Una storia di inclusione

32

**Le storie umane del
Vendée Globe 2024 dietro
la grande avventura**
di Alberto Morici

36

**Le modifiche del
Regolamento di
attuazione del Codice
della nautica da diporto in
tema di sicurezza**
di Aniello Raiola

42

**Dietro le quinte dello
yachting di lusso**
di Sergio Gamberale

44

**A bordo della «barca
della legalità» Eros
per lo studio delle
microplastiche**
*di Corrado Sasso, Angela
Rizzo, Giovanni Scardino,
Lucia Pellegrino e Giuseppe
Mastronuzzi*

49

**Il notiziario nautico di
Bolina - Notizie dal Mare**
di Alberto Casti

52

**Il Castello Aragonese di
Taranto: un viaggio iniziato
3000 anni fa!**
di Fabio Dal Cin

57

La barca ti abbandona?
di Umberto Verna

61

**La parte del baritono
Rivista della Lega Navale
Italiana Maggio 1922**
di Ersilio Gamba

65

**Diario di bordo della Lega
Navale Italiana
gennaio-marzo 2025**
di Michele Valente

70

Le recensioni
di Luciano Magnanelli

71

AUTORI



*Un'atleta della Lega Navale Italiana Monfalcone
a bordo del Vespucci.*

Anno CXXVIII - N. 1

gennaio-febbraio 2025

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

Tipografia Arti Grafiche "La Moderna" S.r.l.

Via Enrico Fermi, 13/17 - 00012 Guidonia (RM)

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 Aprile 2025

Banco di quarta

Il *Vespucci* torna in Mediterraneo. Insomma, torna a casa. Per chi ha avuto modo di navigare su quella nave che poi è la Nave, ogni cosa diventa leggenda. I ricordi si rincorrono. Le bianche scogliere di Dover e poi Portsmouth con il *Victoria* di Nelson ormeggiato poco lontano e che sembra oggi – oggettivamente – una povera cosa, se sei sceso dal *Vespucci*. E poi La Rochelle dove si entra nel canale a due dita dalla banchina e dici non è possibile, tocchiamo, e invece non tocchiamo mentre il comandante in plancia si capisce a sguardi col nostromo a prora – Roberto Recchia e Giulio D’Elia – senza usare il vhf.

Altre storie. L’Atlantico – comandante Angelo Patruno – e Gibilterra – comandante Stefano Costantino – e ancora il Pireo – comandante Paolo G. Reale – che poi è stato il primo imbarco con la nave recente ottantenne, nel 2011. Quattromilacinquecento miglia sono tante e ogni cosa torna forte alla memoria. Torna in mente l’anziano maresciallo – o meglio, il luogotenente – che arriva dall’Oceano con la nave. Si dà ancora in rada all’Elba e la ognitempo della CP si stacca dal molo con il personale addetto per le pratiche. Il fatto è che il giovane comandante della ognitempo è il figlio del luogotenente, così guardiamo divertiti e commossi mentre si salutano militarmente e poi si abbracciano perché un incontro del genere sul *Vespucci* diventa subito leggenda.

Oppure – ecco un’altra immagine indimenticabile – la salita a riva del nostromo che sa che è l’ultimo imbarco e del nuovo nostromo che ne prenderà il posto. Salgono insieme – Giulio D’Elia e Adriano Gandino, nostromi di Nave *Vespucci* – e salgono in perfetta sintonia. Anche questa è una storia che andrebbe raccontata anche se è molto difficile farla, per tante ragioni.

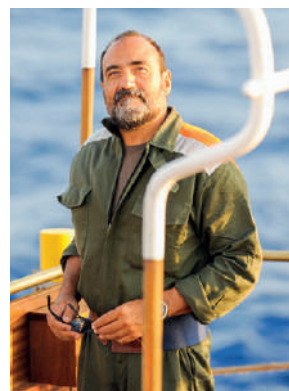
Il *Vespucci* è dunque leggenda del mare. Chiunque navighi realmente, sa cosa vuole dire vederne il profilo all’orizzonte, magari nella nebbia, le cime a poppa che sfiorano l’acqua. Protagonista la nave più bella del mondo, dunque, in questo numero di questa rivista che esi-

steveva già da diversi decenni quando l’*Amerigo Vespucci* venne varato, nel febbraio del 1931. Ci sono poi, in queste pagine, altre storie di mare ma soprattutto di persone che fanno parte della Lega Navale, che della LNI si sentono parte. Siamo una grande famiglia di mare e girare per le Sezioni è un essere accolti fra persone che si conoscono senza conoscersi, che amano il mare e la sua gente.

Comincia dunque così, con le vele spiegate del *Vespucci*, questo nostro centotrentesimo anno – tre secoli sul mare – e sarebbe davvero bello se tutti i Soci diventassero abbonati della rivista. Tutti. La Presidenza della LNI ha messo in essere un grande impegno negli ultimi due anni per rinnovare questa storica testata, e lo ha fatto perché crede (e crediamo) che nel contesto editoriale, se il web è l’informazione quotidiana, la rivista è invece l’approfondimento, la riflessione, la conoscenza che resta e diventa cultura, di un mondo complesso che ha oltre sessantamila soci e che parla di mare. Si tratta di una richiesta in amicizia da parte mia – quella di ricordarvi l’abbonamento – ma proprio per questo ferma e forte.

Quando andate a rinnovare l’iscrizione alla LNI, per cortesia, ricordatevi dunque di chiedere che venga inserito anche l’abbonamento alla rivista. Sono cinque euro l’anno ma che rappresentano molto. La rivista sta lavorando tanto, con le difficoltà che ci sono. Per esempio, risolvere alcune criticità della distribuzione che ancora esistono e di cui molti Soci si lamentano. A questo proposito, vi sarei grato se voleste segnalarci e segnalarmi eventuali ritardi. Un ultimo appello ai presidenti di Sezione e ai delegati perché ricordino agli uffici di proporre anche loro l’abbonamento al Socio che rinnova l’iscrizione. Grazie a tutti!

Carlo Romeo
direttore.rivista@leganavale.it



Punto nave

di Donato Marzano



Cari Soci, vorrei utilizzare il sommario degli articoli del primo numero del 2025 della nostra rivista per fare con voi un punto di situazione sulle numerose attività in programma quest'anno. Parallelamente al Tour Mediterraneo di Nave *Vespucci* in rientro dal Giro del mondo, proseguono le attività di supporto della Lega Navale alla campagna del veliero e mi riferisco in particolare alle veleggiate di accoglienza nei porti dove sono presenti le nostre Sezioni e alla mostra su Agostino Straulino, grande comandante del *Vespucci*, campione di vela e uomo di mare, mostra che sta riscuotendo un notevole successo sia a livello istituzionale sia di partecipazione di Soci e cittadini. Molto proficua è risultata infatti la collaborazione con il «Cantiere della Memoria» del giornalista Corrado Ricci, che ha curato la raccolta di fotografie e notizie sulla vita del grande Tino, collaborazione che proseguirà anche con altre iniziative, così come diverse saranno le occasioni per ribadire l'importanza della marittimità per l'Italia con incontri, seminari, giornate di approfondimento e in particolare con il secondo convegno nazionale che stiamo organizzando a Roma il 20 maggio sulle sfide del mare nel XXI secolo. Prosegue con crescente interesse delle istituzioni nazionali e locali, nonché dell'opinione pubblica e dei media, la campagna «Mare di Legalità». Abbiamo messo in campo fino ad ora 25 «barche della legalità» che trasferi-

remo e impiegheremo, dove serve, nei diversi porti e basi nautiche in supporto a manifestazioni ed eventi che hanno il mare come protagonista. Barche che aumenteranno in numero e capacità specialistiche e alle quali verrà associata sempre la figura di un eroe del quotidiano, un magistrato, un lavoratore, un imprenditore, un giornalista, un poliziotto, un sacerdote che ha sacrificato la propria vita al servizio del Paese e della lotta al terrorismo e alla malavita orga-



Intervento del Presidente Marzano all'evento «Il Vespucci e le sue storie».



Marene Ciaccio Montalto a bordo della «barca della legalità» Vega intitolata al padre magistrato Giangiacommo.

nizzata. Contiamo anche di far partire in maniera più concreta la monitoraggio dei nostri mari e delle nostre coste sia con le «barche della legalità» sia con le barche dei nostri Soci, in collaborazione con le università e con l'Ispra secondo una campagna di rilievi in mare (in corso di finalizzazione) e con il massivo im-

piego dell'app NauticAttiva. Nei prossimi mesi partiranno anche due progetti in collaborazione con il Ministero della Disabilità relativamente all'importanza della «velaterapia» per i ragazzi con disturbo dello spettro autistico e alla monitoraggio della colonna vertebrale in pazienti impegnati nell'attività a vela. Stiamo ricevendo in questi giorni numerose richieste di partecipazione ai corsi estivi dei nostri Centri Nautici Nazionali di Taranto, Sabaudia sul Lago di Paola, Ferrara sul Lago delle Nazioni e



Presentazione App NauticAttiva in una scuola di San Severo (Foggia).

Belluno sul Lago di Santa Croce, dove ospiteremo oltre un migliaio di giovanissimi dagli 8 ai 16 anni in una full immersion nella natura da avvicinare al mare/acque interne e agli sport nautici. Sono sempre di più le Sezioni che, in coordinamento con le federazioni sportive con cui collaboriamo e mi riferisco alla FIV, alla FICK, alla FIC, stanno organizzando eventi sportivi e regate a livello regionale, nazionale e internazionale. Cito il primo in ordine di tempo, l'Europeo di Windsurf Techno293, che dal 15 aprile vedrà la Sezione di Ostia quale protagonista ospitante di una regata europea di questo mezzo bello e impegnativo, proseguendo con Taranto a maggio per la terza tappa del Trofeo Filippi di Beach Sprint, specialità del canottaggio che vedrà impegnata a settembre la Sezione di Barletta, che ospiterà il Campionato italiano, per citare solo alcune delle numerose manifestazioni sportive in programma. Moltissime e tutte molto interessanti sono le attività che le Sezioni stanno organizzando in maniera autonoma o federata con altre strutture periferiche nelle aree istituzionali della divulgazione della marittimità, dell'avvicinamento al mare e agli sport nautici per tutti, alla nautica solidale e alla formazione nautica, al rispetto e alla protezione del mare dall'inquinamento. Iniziative che nascono e si consolidano in cooperazione con le istituzioni locali, con la scuola, con le associazioni di settore, con la gente. Queste sono le cose belle che presidenti, consigli direttivi, delegati regionali, Soci delle nostre strutture periferiche e che l'intera Lega Navale Italiana portano avanti con impegno e passione nonostante alcune difficoltà obiettive, spesso burocratiche, che stiamo affrontando e superando con un lavoro di squadra e grazie alla rinnovata immagine della LNI. Alcune di esse sono ben riportate e illustrate nel primo numero del 2025 della nostra rivista, sempre più accattivante e interessante. Grazie e buon lavoro a tutti noi.



Atlete di windsurf della Lega Navale Italiana di Ostia.

Nave Vespucci, rotta mediterranea marinaio, ufficiale, sportivo

Intervista al Comandante, Capitano di Vascello Giuseppe Lai

di Michele Valente e Tassos Mavris

Il Vespucci è partito da Trieste per il Tour Mediterraneo 2025. Qual è il significato di questa nuova impresa per la nave scuola della Marina Militare?

«Il significato del Tour Mediterraneo 2025 è in continuità con il Giro del mondo, che è iniziato il 1° luglio 2023 e si concluderà il 10 giugno di quest'anno a Genova. A Trieste è terminata la "fase intercontinentale" del Tour del Vespucci, che continua nel Mediterraneo con 15 tappe su 17 in Italia. Il Tour mondiale ha unito al tradizionale compito di formazione Nave Vespucci quelli di testimone dell'Italia e dell'italianità nel mondo attraverso le sue eccellenze. Con la partenza di Nave Vespucci da Genova due anni fa, il Ministro della Difesa Guido Crosetto ha voluto che non fossero solamente la Difesa e la Marina Militare a navigare sul Vespucci in giro per il mondo, ma tutta l'Italia. Questa missione di raccontare l'Italia e gli italiani prosegue ora nel Mediterraneo».

Come si è sentito tornando a respirare l'aria del Mediterraneo? Qual è il mare dove si sente a casa?

«La sensazione di tornare nel Mediterraneo è stata forte. Siamo usciti dal Canale di Suez la mattina presto ed è stato un bellissimo risveglio, i primi giorni di febbraio, in rotta per Alessandria d'Egitto. Abbiamo riconosciuto onde che sono diverse da quelle oceaniche e mari solcati in precedenza, come anche le temperature e il profumo. È stata una sensazione piacevole quella di essere tornati nel "Mare nostrum". Il mio mare, che è il primo mare che ho conosciuto, è quello della Gallura [zona nord-orientale della Sardegna, ndr] e di San Teodoro, in particolare. Il mare delle mie vacanze da quando ero un bambino di 5 anni. È questo il mio mare "di casa" perché legato intimamente ai ricordi dell'infanzia».



Ci sono figure di marinai che considera dei maestri?



«Non ho delle figure specifiche, veri e propri maestri, che sono stati centrali nella mia formazione. Considero maestri tutti i marinai che ho conosciuto durante la mia carriera, i comandanti che ho avuto in Accademia Navale e sulle navi, ma anche le tante figure di sottufficiali e marinai semplici da cui ho imparato molto. Vorrei sottolineare come nella formazione siano importanti sia gli esempi in positivo sia quelli in negativo. Anche le esperienze negative sono un elemento di crescita importante. Sapere come non ci si deve comportare è altrettanto istruttivo».

Quali doti dovrebbe avere un buon comandante?

«Un buon comandante deve saper ascoltare la nave e l'equipaggio, sia come singoli sia come collettività. Collegata a questa dote, c'è quella di sapersi circondare di buoni collaboratori. Essere capaci di far lavorare bene i propri collaboratori e creare quella che l'ammiraglio Horatio Nelson definiva "band of brothers": persone che condividono quelli che sono gli intenti del comandante, con cui si ha un ottimo rapporto e senza le quali non potresti raggiungere gli obiettivi che ti sei prefissato».





Il 5 aprile 2024 Nave Vespucci ha compiuto un'impresa storica doppiando per la prima volta Capo Horn. Quali sensazioni ha provato con il suo equipaggio?

«In quei momenti le sensazioni sono state molto intime e non venivano esternate da parte dell'equipaggio. Mentre procedevamo verso Capo Horn eravamo tutti in silenzio. I propositi di parlarne sono stati messi a tacere fino al compimento dell'impresa. Dopo c'è stata una grande esplosione di emozione e di compiacimento da parte di tutti. La sensazione di aver doppiato per la prima volta Capo Horn ti lascia un attimo di smarrimento, ma poi c'è la realizzazione di aver compiuto qualcosa di storico. Collegandomi alla mia risposta precedente, vorrei aggiungere che quella di Capo Horn è stata un'impresa di tutti, non solamente del comandante o dei nocchieri. Dalla cucina alla parte logistica, fino ai motori: se non avessimo avuto il contributo di ciascun membro dell'equipaggio non saremmo riusciti nell'impresa che, sottolineo, è stata realizzata rendendo tutti protagonisti».

L'Amerigo Vespucci è più di un semplice "influencer"? Cosa ha osservato dalle reazioni dei visitatori stranieri nelle diverse tappe del tour mondiale?

«L'impressione principale che ho raccolto dai visitatori in giro per il mondo è quella di stupore e di meraviglia verso il Vespucci. Tutti osservano la nave per la sua bellezza e restano affascinati dai suoi particolari. Quando sono a bordo, la osservano con attenzione e si accorgono che è fatta di tanti particolari che riguardano tutti elementi funzionali: il golfare, la caviglia, la cima, la pazienza. Non sono lì per bellezza, ma hanno tutti una loro funzione in navigazione e in porto. Restano stupiti da questo e anche dalla cura con cui questi componenti

vengono mantenuti e conservati. Percepisci in loro un sentimento di sana invidia verso noi italiani che abbiamo a disposizione questo gioiello di 94 anni e riusciamo a farlo navigare. Altri riconoscono nel Vespucci un grande rappresentante della nostra cultura marinara e un'eccellenza italiana nel suo complesso. Si tratta di un sentimento buono, di profondo apprezzamento».

L'Italia, «paese di navigatori» con 8mila chilometri di coste, sembra essere ancora oggi poco consapevole dell'importanza della «risorsa mare». Come trasmettere alla popolazione, e soprattutto ai più giovani, l'importanza del mare?

«Ritengo sia importante portare gli italiani verso il mare e coinvolgere la popolazione, e in particolare i più giovani, in iniziative che riguardano il mare. La funzione più importante in questo ambito dovrebbe assolverla la scuola e tutte quelle associazioni e istituzioni, come la Lega Navale Italiana, che hanno nei giovani il loro pubblico di riferimento. Credo sia un obiettivo da perseguire nel lungo termine, facendo maturare nei più giovani quella che è la conoscenza dell'ambiente marino. La risonanza avuta dal Giro del mondo del Vespucci ha sicuramente assorbito la loro curiosità e attenzione».



Comandante, chiudiamo con una domanda personale. Quali sono le sue passioni oltre al mare e alla navigazione?

«Mi piace molto la campagna e andare a passeggiare lì. Un'altra grande passione è quella per la cucina. Ho avuto la fortuna nel Giro del mondo di poter assaporare e vedere i modi di cucinare dei diversi Paesi che abbiamo visitato.

Cucine spesso inaspettate, conosciute da noi nella loro interpretazione italiana. La cucina messicana e quella peruviana mi hanno colpito in modo particolare. Anche la cucina giapponese è stata una sorpresa, diversa da come viene proposta abitualmente in Italia».

Varata il 22 febbraio 1931 a Castellammare di Stabia e progettata dall'allora tenente colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi, l'Amerigo Vespucci è l'unità più anziana in servizio nella Marina Militare. Il Vespucci svolge principalmente attività formativa per gli allievi dell'Accademia Navale, imbarcando periodicamente anche giovani appartenenti a enti e associazioni, tra cui la Lega Navale Italiana. Contribuisce, inoltre, ad affermare e promuovere l'immagine e le eccellenze dell'Italia nel mondo. La lunghezza complessiva è di 101 metri e la superficie velica totale (24 vele) è pari a circa 2635 m². Il motto della nave è «Non chi comincia ma quel che persevera», aforisma attribuito a Leonardo Da Vinci, assegnato nel 1978. È la seconda nave della Marina a portare il nome del grande navigatore fiorentino: la prima, infatti, era un incrociatore a vela in servizio tra il 1882 e il 1927.



Andrea Doneda

fotografie di Massimo Sestini

IL GRANDE EQUIPAGGIO

DONNE, UOMINI E MEZZI DELLA MARINA MILITARE



MARINA.DIFESA.IT



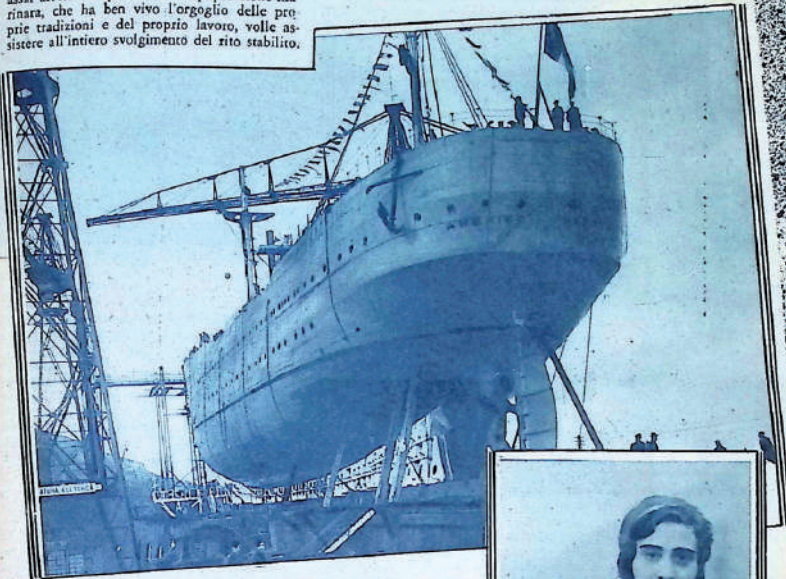
ACQUISTABILE SU:

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

Domenica 22 febbraio ebbe luogo con solenne cerimonia a Castellammare il varo della r. nave-scuola *Amerigo Vespucci*.

Alle 8 del mattino il R. Cantiere era già assai affollato: quella vecchia popolazione marinara, che ha ben vivo l'orgoglio delle proprie tradizioni e del proprio lavoro, volle assistere all'intero svolgimento del rito stabilito.

Il varo dell' "Amerigo Vespucci"



La r. nave-scuola *Amerigo Vespucci*, sullo scalo del cantiere, poco prima del varo.

Alle otto in punto, presenti il comandante marittimo signor Oscar Cerio e il direttore ingegnere Giannelli, si celebrò la Messa propiziatoria nella Cappella del Cantiere, con l'intervento delle maestranze e di una commossa massa di popolo. Un'ora e mezza più tardi,

struito a prora della nuova nave e impartì la benedizione; poi, compiuto il rituale giro del bastimento, benedì anche tutti i presenti. Subito dopo ebbe luogo il battesimo della nave: la bottiglia di spumante fu infranta dalla madrina signorina Elena Cerio, tra gli applausi appassionati della folla.

Cominciò la manovra per il varo. Prima che fosse ultimata la rimozione degli scontri, il col. Giannelli pronunciò una commossa e in-

divinata allocuzione, raccolta dal caldo consenso degli ascoltatori. Poi, un grido: « In nome di Dio, taglia! », e la scure piombò sulle trinche. Nell'assoluto silenzio, l'*Amerigo Vespucci* si mosse lentamente. S'innalzarono i suoni delle bande, ulularono le sirene, sventolarono tutte le bandiere: la bella nave, accelerando a poco a poco la sua corsa, toccò le acque, scese in esse tra un vivo nimbo di spume.

Tra le autorità presenti notammo: S. E.

l'Alto Commissario di Napoli sen. Castelli, S. E. Nicastro, comandante del Basso Tirreno, il conte Filangieri, delegato provinciale dell'O. N. B., il segretario federale avvocato Schiassi, il Preside della Provincia, S. E. Foschini in rappresentanza di S. E. Albricci, tutte le autorità locali, ecc., ecc.

Ecco qualche dato sulla nuova nave: dislocamento, tonna. 4000; lunghezza, m. 70; larghezza, m. 15,60; immersione a carico completo, m. 6,80; propulsione ausiliaria Diesel elettrica, cavalli 2000; 3 alberi a vele quadre, con una superficie velica complessiva di mq. 2100.

L'armamento della *Vespucci* sarà costituito da 4 cannoni da 76, antiaerei e navali.

La *Vespucci* venne impostata il 12 maggio 1930 ed ultimata in soli dieci mesi, sotto la direzione del colonnello Odoardo Giannelli, che ebbe a validi collaboratori i tenenti colonnelli del Genio Navale ing. D'Esposito e ingegnere Di Nola.

La nave sarà pronta a prendere servizio alla fine del maggio prossimo.

L'*Amerigo Vespucci*, che ricorda il nome dell'altra omonima nave-scuola varata a Venezia nel 1882, di 2300 tonna., 3340 cavalli, ora nave-asilo marinaretti a Venezia, salperà in



Il comandante del Cantiere di Castellammare capi. di vascello Oscar Cerio.

giugno quale nave ammiraglia della Divisione navi-scuola, per l'annuale crociera estiva degli allievi dell'Accademia Navale.

Guidati dal loro Presidente, comandante conte Roberto Filangieri di Candida, un folto gruppo di soci della Sezione napoletana della Lega Navale prendeva imbarco a Napoli sulla r. n. *Brenta*, gentilmente messa a disposizione dal Comando in Capo, e si recava a Castellammare per assistere al varo della *Vespucci*.



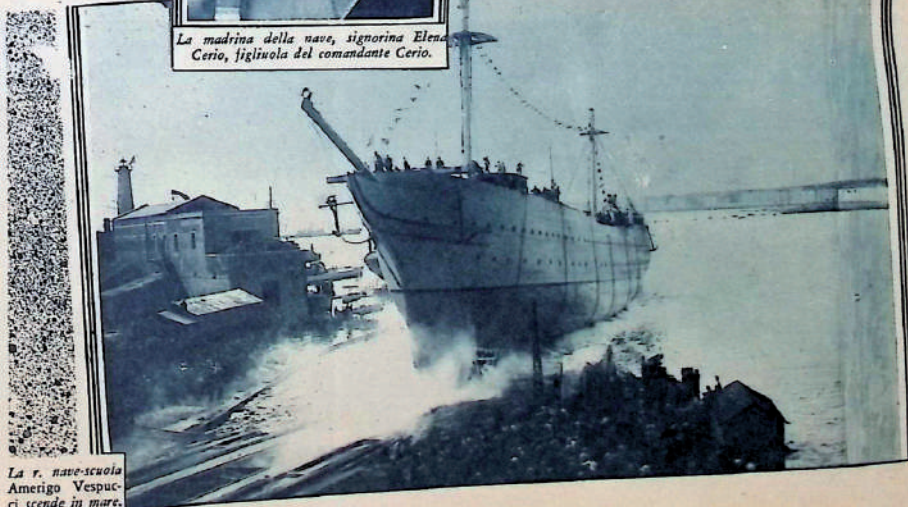
Il Direttore del Cantiere di Castellammare, ing. Odoardo Giannelli, colonnello del G. N.

mentre nella città l'animazione raggiungeva il suo culmine, e tutti i recinti e le tribune del R. Cantiere traboccarono di folla, attraccò alla banchina la nave *Brenta*, dalla quale sbarcò un centinaio di marinaretti dell'O. N. B.

Fochi minuti ancora, e giunse S. E. Ragosta, Vescovo della città, ossequiato dalle autorità. L'ansia del popolo si accrebbe: gli occhi di tutti erano fissi sulla sagoma svelta e potente dell'*Amerigo Vespucci*, alta sullo scalo e tutta palpitante di bandiere. S. E. Ragosta, accompagnato dal Capitolo, dal comandante Cerio e dall'Ufficialità, montò sul palco co-



La madrina della nave, signorina Elena Cerio, figliuola del comandante Cerio.



La r. nave-scuola *Amerigo Vespucci* scende in mare.

PER TUTTI
GLI ARTICOLI DI
GOMMA
ESIGETE LA MARCA
IRELLI

Il varo di Nave Amerigo Vespucci raccontato sul numero di marzo 1931 della rivista L'Italia marinara, periodico della Lega Navale Italiana.

La raccolta completa dei numeri della rivista della Lega Navale Italiana è conservata presso il Centro Studi Tradizioni Nautiche della LNI a Napoli.

Il Vespucci celebrato dalla Lega Navale a Trieste con la mostra su Straulino

RRLN

La LNI ha celebrato l'arrivo del *Vespucci* a Trieste con attività culturali in sede e con le proprie barche in mare in occasione della *Barcolana Special Edition*. La Lega Navale triestina ha ospitato il 2 marzo l'inaugurazione della mostra itinerante sull'ammiraglio Straulino, promossa dalla LNI in collaborazione con il Cantiere della Memoria e aperta al pubblico fino al 16 marzo. Sono intervenuti per l'occasione il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino, l'onorevole Debora Serracchiani, il Presidente della Barcolana, Mitja Gialuz, l'Assessore alle Politiche sociali del Comune di Trieste, Massimo Tognolli e l'Assessore alla Difesa dell'Ambiente della Regione Friuli-Venezia Giulia Fabio Scoccimarro, che ha lanciato l'idea di realizzare una fiction su Straulino. Hanno partecipato alla tavola rotonda che ha aperto la mostra, moderati dal giornalista Alberto Morici, il Presidente della Lega Navale Italiana, l'Ammiraglio Donato Marzano, il Comandante di Nave Vespucci, Capitano di Vascello Giuseppe Lai, il fondatore del «Cantiere della Memoria», il giornalista Corrado Ricci e Carlo Romeo, giornalista e direttore





della rivista *Lega Navale*, che ha presentato il numero di *Lega Navale* dedicato a Straulino e ai marinai di ieri e di oggi. Ospiti speciali i giovani pazienti dell'Ospedale pediatrico Burlo Garofolo di Trieste con gli operatori del «Porto dei piccoli» e gli studenti dell'Istituto Nautico «Leone Acciaiuoli» di Ortona, che hanno raccontato l'emozionante esperienza di navigazione da Ortona a Trieste a bordo della «barca della legalità» *Anassa* per salutare la «nave più bella del mondo».

«Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo»: le prossime tappe della mostra

Ancona, Circolo Sottufficiali Marina Militare (a cura della Lega Navale di Marzocca), dal 22 marzo al 4 aprile.

Portoferraio (Isola d'Elba), Sala Gran Guardia (a cura della Lega Navale di Portoferraio), dall'11 al 28 aprile.

Messina, Sede della LNI (a cura della Lega Navale di Messina), dal 2 maggio al 16 maggio.

Roma, Sede del Comando della Squadra Navale della Marina Militare, nell'ambito del convegno «Le sfide del mare nel XXI secolo» (a cura della Presidenza Nazionale della LNI), 20 maggio.

La Spezia, Museo Tecnico Navale della Marina Militare (a cura della Lega Navale della Spezia), dall'11 al 29 giugno.

Milano, Spazio BIG Santa Marta (a cura di Lega Navale di Milano), dal 4 al 20 luglio.



Mani sapienti

Alla scoperta dell'antico mestiere del maestro d'ascia, tra ricerca e formazione, per dare futuro alle barche di legno.

L'esperienza della scuola professionale del Cisita e le sinergie tra Lega Navale e Cantiere della Memoria

di Corrado Ricci

In principio fu un tronco d'albero scavato con scalpelli di pietra. Da quel momento l'arte di costruire barche di legno non ha cessato di evolversi, fino alla realizzazione di vere e proprie cattedrali naviganti. Tutto ciò attraverso l'avvincente incontro fra intelletto e manualità: il primo capace di progredire sulla spinta dell'applicazione teorica, la seconda aperta al miglioramento solo con l'esercizio pratico. Da una parte, dunque, ingegneri e architetti navali; dall'altra i maestri d'ascia. Poi con l'avvento dei nuovi materiali, dei miglioramenti tecnologici, il risultato è stato ovvio: tanti cervelli, poche mani possenti e callose, abili a portare a termine la costruzione o il restauro di una barca di legno e, ancora prima, vogliose di avventurarsi nei boschi alla ricerca della materia prima, cogliendo nell'andamento delle fibre dei rami un'opportunità a fini strutturali. Ora, tranne rarissimi casi, non è più così. Il legname viene dal mercato. Ma il mestie-



Antica scena di maestri d'ascia a lavoro.

re del maestro d'ascia non è andato esaurendosi e con esso una sua peculiarità: l'arte di arrangiarsi, di interiorizzare le forme delle barche per restituirle tesaurizzando la sapienza manuale. Alcuni attrezzi del mestiere ne costituiscono l'eloquente testimonianza: costruiti ad hoc, a cominciare da quello identificativo. Si l'appellativo è un po' bellicoso. Ma ha una sua logica: è a colpi di ascia che venivano e vengono modellate le ossature. Niente di grossolano. Il maestro lavora di fino, al millesimo. Certo, l'avvento di seghe, pialle e altri attrezzi elettrici ha ridotto sensibilmente le fatiche, ma tagliare a misura le tavole, affinarle resta una questione di «manico», che non si improvvisa, anzi è il prodotto di una lunga esperienza. Le imbarcazioni di legno sono destinate a rappresentare sempre più una minoranza della flotta navigante, ma fra gli armatori crescono i cultori del bello che viene dal passato: i raduni di barche d'epoca e di gozzi armati a vela latina sono andati crescendo nel corso gli ultimi anni, così come le associazioni dedicate e la voglia di fare rete che fa perno sulla Fibas, Federazione italiana barche storiche. Sono così sbocciate varie iniziative per la promozione della cultura delle costruzioni navali in legno fino a traguardare l'obiettivo dell'avvio professionale dei giovani al mestiere. Inutile dire che non è con una manciata di mesi di lezione che si diventa maestri d'ascia o calafati (coloro che, con il maglio e la sua dotazione di attrezzi, impermeabilizzano l'imbarcazione ponendo fibra vegetale e colla tra i commenti del fasciame). Ma sono apprezzabili e promettenti i corsi dedicati, anche con stage pratici nei cantieri che, laddove l'allievo dimostra talento, si risolvono in anticamera del tirocinio triennale che costituisce il presupposto – previsto dalle norme – per accedere all'esame teorico e pratico per assumere il titolo di maestro d'ascia e l'abilitazione che ne deriva: a costruire e riparare navi e galleggianti di legno di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate.



Maestro d'ascia Giovanni Carassale, della Spezia (scomparso).



Ossatura di un gozzo.



Allievo a lavoro nel corso del Cisita.

L'elenco dei corsi su scala nazionale è nutrito. A mo' di esempio ne evidenziamo uno per le relazioni che è andato assumendo con la Lega Navale, traguardando anche un obiettivo inclusivo. È quello del Cisita, la scuola professionale promossa da Confindustria alla Spezia. Le relazioni coltivate sono con la locale sezione, in sinergia con l'Uisp. «Il laboratorio del corso Operatore del legno allestito all'interno dell'Arsenale militare della Spezia e diretto dal maestro d'ascia Francesco Buttà, si è aperto anche alla frequentazione di ragazzi autistici, chiamati a realizzare con le

loro mani, modellando il legno, scafi in miniatura», racconta il presidente della Lega Navale Francesco Costa, che ha sviluppato il progetto nella duplice veste di dirigente Uisp. «Un percorso di crescita non tanto verso la professione ma per l'autostima fondamentale per affrontare le sfide della vita». Fra le sinergie avviate dalla Lega Navale alla riscoperta dell'antico mestiere, c'è quella col Cantiere della Memoria, progetto culturale dell'associazione La Nave di Carta che, nel porto antico delle Grazie di Porto Venere, ha dato vita al micro-museo interattivo dove gli attrezzi dei maestri d'ascia, con il tocco della mano, si raccontano in una mostra permanente; a cornice di essi si sviluppano le mostre temporanee legate a storie di barche e uomini di mare, come quella su Agostino Straulino che con la Lega Navale è diventata itinerante.



Evento inclusivo al corso operatore del legno del Cisita con la Lega Navale Italiana.

...preferisco il rumore del mare!

Presentazione della Rivista della LNI a Reggio Calabria

di Brunello Montagnese

Tarda serata di fine gennaio. Il luogo è la banchina di levante del porto di Reggio Calabria. Il freddo, nonostante il periodo, quasi non si sente e anzi c'è nell'aria una leggera brezza, carica dell'odore del porto. Quell'originale miscuglio di essenze che chi va per mare conosce bene e che spesso fa emergere ricordi sepolti; di incontri in barca e di giornate passate in darsene ricche di umanità.

Sono con Carlo Romeo, che dirige con passione questa rivista, insieme intraprendiamo una passeggiata digestiva con ancora il ricordo dell'ottima cena appena conclusa. Cena suggerita egregiamente dal maître, che ha rilanciato con orgoglio (anche lui calabrese) alla premessa di un pasto leggero, sfidando le nostre papille e di fatto vincendo su ogni fronte culinario.

Ci ritroviamo davanti alla distesa blu, spenta dal buio. L'udito si fa acuto e il primo suono, in anticipo rispetto allo scia-bordio del mare, è quello delle corde e dei respingenti delle barche.

Il silenzio, che abbraccia questi suoni, li dilata. Così mi viene in mente l'idea straordinaria dei rumoristi per la radio. Secondo cui, una porta che si apre, per essere scenicamente credibile, deve sempre cigolare vistosamente. Siamo avvolti perciò in un'orchestra di suoni amplificati che accompagna i nostri pensieri, tanto che noi stessi restiamo in silenzio.

Per il giorno successivo ci aspetta una bella serata in compagnia dei soci della LNI. Siamo infatti a Reggio Calabria per presentare l'ultimo numero dell'editoriale della Lega Navale Italiana. Una rivista che ha una storia molto antica e che forse, proprio per questo, ha le sfaccettature dei testi cardinali. E riesce ad essere, insieme: volume istituzionale e diario di bordo, periodico di serio approfondimento e rivista da sfogliare la sera in rada, all'ultima luce del sole estivo.

Passata la notte, osservo lo stretto. Di mattina, e soprattutto guardandolo dalla terra ferma, ci si rende conto di quanto abbia un aspetto molto diverso, più riflessivo. Ma in fondo, la mutevolezza, è il destino dei posti di mare.

Ma non c'è solo il porto, ad accoglierci ci sono i soci della LNI. Il Delegato Regionale Sandro Dattilo per esempio, che ci racconta delle straordinarie esperienze di legalità e integrazione (parole che fanno rima con fiducia) che la Lega Navale





Italiana ha promosso in questa parte di Calabria. In fondo è questo il senso di far parte di una collettività che si stringe intorno al mare, cercare di elevare lo spirito di ognuno, ragionando non come organismo individuale ma come ente plurale che sia capace di unire e far superare i limiti dell'essere umano.

La sera si alza un po' il vento, ma la sede della LNI si anima velocemente di soci e semplici simpatizzanti del mondo marinaresco. Apre l'evento il sentito

messaggio del Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, l'Ammiraglio Donato Marzano. Messaggio che dà un segno tangibile dell'impegno che la presidenza dedica, guidando tutti, dai presidenti di sezione ai soci, con la finalità di accrescere e condividere i valori del mare. Ci dà un caloroso benvenuto il delegato alla cultura della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Filippo Quartuccio. Interviene il presidente della LNI di Reggio, Antonino Nicolò, che propone idee costruttive per ampliare la comprensione del contesto associativo della Lega Navale Italiana, ribadendo che la presentazione della rivista nelle sezioni può essere un ulteriore spunto per poter conoscere coloro che con impegno realizzano quello che poi diventa l'organo divulgativo ufficiale della Lega Navale Italiana. Sottolineando l'importanza della capillarità delle sedi di sezione, che sono anche veicolo di vero e proprio sostegno per i naviganti di tutta Italia, che trovano così un piccolo approdo di solidarietà in ogni porto.

Ci modera un bravissimo giornalista, Raffaele Mortelliti, e interviene il direttore Carlo Romeo che riesce a sorprendere i soci con il racconto di anni di navigazione e di vita (legata a cime strette al mondo del mare). Menziona il *Vespucci* e allora il rappresentante della Capitaneria seduto in prima fila sorride.

I suoi occhi per un istante brillano ed io (che nel corso dell'evento provo a raccontare il legame tra il mare e il mondo della letteratura), intuisco al volo che l'altro legame (quello tra il mare e chi lo pratica) in effetti è profondo. Ma non lo si può raccontare a parole, e se si prova a farlo si rischia di banalizzarlo, esattamente come quando si descrive un bacio o un germoglio di felicità.

La serata si conclude con la cena dei soci, e ritorna forte l'idea che i legami possano essere il fulcro per costruire basi sempre più solide, che possano permettere alle sezioni di crescere condividendo esperienze. La Calabria, dicevamo, è anche ospitalità e la cena riesce nell'impresa di superare quella del giorno prima.

Ormai fuori è buio e l'atmosfera magica della sera precedente si ripete. Anche il vento si è trasformato nuovamente in brezza.

E questa volta arriva chiaro e vicinissimo il rumore ritmico che ben conosciamo. Sono le onde, che con dolcezza e quasi timore, sfiorano il cemento del porto. Riguardo allora la copertina della rivista, che riporta l'immagine stilizzata di un mondo sempre più in subbuglio, per i conflitti e per un clima che sta cambiando; un mondo scosso dai boati dei missili e da un vociare sempre più rissoso.

Ma il porto è estrattore di ricordi, dicevamo, e allora affiorano le parole di Campana, che però modifico, cosciente che tutti sarete d'accordo con me. Preferiamo il rumore, quello vero, del mare.



INTERVISTA AL DELEGATO REGIONALE DELLA CALABRIA MERIDIONALE

di Carlo Romeo

Sono nato nel 1951 nell'antica Locri Epizephiri, importante colonia greca della Magna Grecia, fondata nel VII Sec. a.C., posta sulla meravigliosa costa ionica della provincia di Reggio Calabria.

Mio padre, Francesco, costruttore edile, è venuto a mancare quando avevo da poco compiuto 5 anni e lui non ancora 35. La giovanissima mamma, Adriana, ci tira su, me e i miei due fratelli, con educazione affettuosa e rigida, essendo lei figlia di un sottoufficiale della Marina Militare.

Bene, queste lontane condizioni hanno modellato la mia vita. La professione di mio padre mi ha fatto amare il mondo delle costruzioni portandomi a laurearmi in Architettura (anno 1975, 110/110 cum laude); l'essere nato in un territorio con un passato storico traboccante di Magna Grecia ha dato origine all'amore per la storia e le antichità che ha segnato la mia vita professionale di restauratore e conservatore per il Ministero dei Beni Culturali (Architetto Direttore per circa 30 anni); l'essere nato in riva a un mare strepitoso per qualità ambientale che lambisce coste paesaggisticamente straordinarie e le storie marinare che si raccontavano in famiglia mi hanno certamente condizionato facendo emergere in me un amore infinito per il mare in tutte le sue declinazioni. Amore che a mia volta ho trasmesso alle mie figlie, che ancora oggi mi supportano nelle attività diportistiche. L'interesse per l'ambiente l'ho concretizzato con circa dieci anni come Direttore Scientifico e responsabile dell'area mare, dell'Arpa Calabria. In questa terra denigrata dall'opinione pubblica, tediata dagli stereotipi e bistrattata dalle istituzioni, i cui dirigenti non fanno per paura di poter essere eventualmente coinvolti, ha accresciuto il numero degli esclusi anche a semplici attività sportive, ed è per questa ragione che il mio impegno sociale a loro favore è divenuto un obbligo morale.

Negli anni Sessanta sono stato un discreto atleta sulle derive (Flying-Junior, Fin, Flying-Dutchman, Strale); negli anni Ottanta il mio ingresso in LNI, dove ho ricoperto il ruolo di segretario della Sezione Reggio Calabria, ho conseguito i brevetti d'istruttore di vela e nel secondo decennio degli anni Duemila ho rivestito la funzione di Presidente di Sezione per due mandati, e oggi mi onoro di collaborare con il Presidente Nazionale amm. Donato Marzano con il compito di Delegato Regionale della Calabria-Meridionale.

Sandro Dattilo



La realtà della tua delegazione è complessa. Quali sono gli elementi più significativi?

Si tratta di otto Sezioni e due Delegazioni da Tropea fino a Roccella. Ognuna ha una sua specificità. Per esempio, Locri è una Sezione che ci fa capire l'interesse della nostra gente alla cultura marinaresca; è cresciuta in due anni da zero a trecento Soci. Si occupa della formazione dei ragazzi e ha una stretta collaborazione con Save the Children, ed è diventata un punto di riferimento per il territorio.

La Sezione di Reggio si muove sul sociale in termini concreti ed efficaci con risultati straordinari. La Sezione è una delle più antiche. Dopo la seconda guerra mondiale, organizza la prima regata insieme alla Sezione di Napoli. In realtà si tratta di due regate contemporanee, una di canottaggio e una di vela, e sono le prime iniziative promosse dalla LNI nel dopoguerra. La Sezione Reggio della Lega Navale era in centro, nel famoso Lido Genovese Zerbi, e rappresentava uno dei motori culturali della città. La ricostruzione del Lido, avvenuta a metà degli anni 60, interrompe le attività e crea un disorientamento fra i Soci e per la Sezione. Si è trattato dunque di creare una ripartenza che ha richiesto degli anni.



Ci sono poi la Sezione di Palmi e di Nicotera che hanno attività complementari e coprono le richieste della Piana di Gioia Tauro. Fra l'altro Palmi ha la gestione dei pontili all'interno del porto mentre Nicotera ha una spiaggia molto bella dove l'addestramento e la preparazione dei più giovani rappresentano una attività molto importante.

Le attività principali che avete realizzato e quelle che avete in programma?



I rapporti con le associazioni impegnate nel supporto ai malati come per esempio AIL e Diabaino Vip Vip. Questo per noi è molto importante e ormai rappresenta una tradizione diciamo rituale. Altre attività le abbiamo svolte nelle carceri minorili, istruendo alle pratiche marinare, per esempio, alcuni giovani ospiti della struttura che abbiamo portato sulla nostra barca, percorrendo circa 750 Mn, per partecipare alla 51^a Barcolana del 2019, con riscontri molto positivi sia in termini sociali sia sportivi.

La direzione e il personale operativo carcerario hanno riscontrato consistenti cambiamenti comportamentali considerando molto utile questa esperienza per i ragazzi. Purtroppo, fra le conseguenze del COVID c'è stata anche l'interruzione forzata di questa esperienza. Per Il Mare della Legalità utilizziamo una barca d'altura di 12 m.f.t., *EVA Prima*, assegnataci nel 2016 dal Tribunale di Reggio Calabria, poche ore prima che si procedesse alla sua demolizione, imbarcazione confiscata agli scafisti, che la usavano per trasportare immigrati clandestini dalle coste turche e siriane.

L'abbiamo recuperata, perché era ridotta ai minimi termini e attrezzata per poterla utilizzare per le attività sociali e di formazione della LNI. La barca è intitolata al Comandante della CP Natale De Grazia, Medaglia d'Oro per l'impegno contro le ecomafie. Inoltre è stato istituito da pochi mesi il CFT (Centro di Formazione Territoriale) per formare gli





istruttori di ogni ordine e grado secondo standard omogenei definiti a livello nazionale.



Come vivono il territorio e le istituzioni la presenza della LNI?

Questa è un po' la nota dolente, credo sia giusto dirlo. Sono convinto che le istituzioni si caratterizzino per gli uomini e le donne che le rappresentano. Se dunque non ci sono sensibilità, per timore di eventuali coinvolgimenti o per una scarsa cultura politica, la situazione diventa più complessa. Ricordo il questore Maurizio Vallone, per esempio, che, al contrario, aveva una forte attenzione al coinvolgimento dell'associazionismo sul territorio che ci ha seguito e spronato a intensificare le nostre attività istituzionali lasciando in noi un segno positivo. Occorre ricordare che quel che facciamo come Lega Navale lo facciamo solo ed esclusivamente con il contributo dei Soci. Se Questura, Prefettura, Comune e Tribunale si arroccano e restano estranei a questo impegno, è naturalmente tutto più difficile. Confesso di invidiare un po', in senso positivo, quei Delegati della LNI – e non sono pochi – che in altre Regioni trovano invece interlocutori e porte aperte in quei palazzi.

Chiediamo coraggio e fiducia alle nostre istituzioni perché sappiamo che la Lega Navale li merita.

I punti forti e quelli critici invece quali sono?

Punti forti sicuramente l'amore per il mare e l'ambiente, la passione e la competenza. In LNI tra le Sezioni la capacità di fare squadra è un altro elemento determinante e caratteristico, mentre quello che possiamo definire il rigore calabrese – peraltro notorio – ci consente di non arrenderci facilmente. Per noi per esempio il non trovare sbocchi a mare permanenti (servirebbero circa 1 km di costa sui duecentocinquanta chilometri disponibili) ci impedisce di perseguire pienamente i compiti istituzionali. E questo nonostante la Regione Calabria abbia – unica in Italia – una legge (n. 21/2005) che riconosce il ruolo e l'importanza sociale della Lega Navale e che i Comuni ignorano o disattendono.

Come sono i rapporti fra i Soci più giovani e quelli storici?

Ci sono due motori nelle Sezioni: gli anziani e i giovani. I più anziani hanno più tempo e tanta esperienza. Questa esperienza viene travasata ai giovani (che hanno poca esperienza e grande energia) e che sono delle spugne, se hanno amore per il mare. Resta la difficoltà di aggregare i giovani, che sono oggettivamente pochi rispetto a quelli che potrebbero essere, non avendo la disponibilità di spazi adeguati per la vela tutto l'anno, quindi anche in inverno, inoltre senza posti barca per noi è quasi impossibile accrescere l'interesse dei giovani. È chiaro che la vela e la Lega Navale non risolvono tutti i problemi giovanili ma offrire una alternativa al muretto o al bar o ai giochi elettronici e al cellulare, potrebbe essere cosa da non sottovalutare.

Non dimentichiamoci che viviamo in contesto meteomarinico e climatico, che renderebbe possibile una fruizione e una pratica del mare potenzialmente molto alte. Abbiamo, nello Stretto, sempre vento da 8 a 20 Kn, quasi 365 giorni l'anno, e non abbiamo mai mare formato. In altre parole l'ideale per le scuole vela.

L'impegno dei Delegati LNI è garantire una comunicazione continua fra la Presidenza nazionale e le Sezioni. Quali sono gli elementi più importanti perché questo avvenga?

Oggi abbiamo un Presidente operativo e molto attento al territorio e ai Soci. Non a caso l'ammiraglio Marzano conosce bene le Sezioni, che ha visitato quasi tutte ed è già stato da noi parecchie volte (non ricordo che altri prima di lui siano mai passati da Reggio). I Delegati hanno un ruolo rilevante di affiancamento alla Presidenza Nazionale, che ha la responsabilità di indirizzo e coordinamento delle Sezioni, evitando che le stesse vadano ognuna per conto proprio, riducendo di molto la loro capacità di incidere nella vita sociale dei nostri territori.

Quali sono le località di mare cui sei più legato nel territorio?

Lo Stretto in generale, la Costa Viola e la Costa degli Dei sul Tirreno mentre sullo Ionio la Costa del Gelsomini, con altre caratteristiche, quindi da un lato gli scogli tirrenici e dall'altro le spiagge ioniche, che non hanno nulla da invidiare a quelle greche e sono disposto ad accettare qualsiasi confronto su questo. Per me, comunque, Scilla rimane il luogo del cuore, il luogo dell'infanzia, il luogo di questa terra. Scilla raccoglie, a mio avviso, l'essenza del nostro territorio.

LA TRAVERSATA DELLO STRETTO DEI CERVI

Un nostro Socio, storico del nostro territorio, ha voluto condividere con noi questa storia.

Una notizia certamente curiosa riguarda una stranezza naturalistica che viene riportata per la prima volta in un discorso di Massimo di Tiro, filosofo del II secolo d.C., dal titolo «Che cosa sia la scienza».

Risparmiandovi il ragionamento generale, vengo qui a dire come Reggio sia citata dal filosofo. Volendo dimostrare che gli uomini hanno appreso i rudimenti delle scienze dal comportamento degli animali, cita una notizia curiosa: infatti, parlando dell'arte militare del muoversi in ordine, egli cita il caso dei cervi che «in estate, per pascolare, attraversano lo Stretto e dalla Sicilia si dirigono a Reggio. E dal momento che il passaggio non è breve, essi si stancano, e con fatica



riescono appena a tenere la testa fuori dall'acqua; perciò hanno trovato questo rimedio: nuotano in fila in ordine, andando tutti l'uno dietro all'altro, non altrimenti che un bene ammaestrato esercito; così ogni cervo appoggia il capo sul fianco di quello che lo precede e così nuotano, stancando però il primo che è come la guida di questo esercito. Pertanto il primo cervo, quando è stanco, va all'ultimo posto, e quello che lo segue diventa il capo; tuttavia, anche l'ultimo

guida da dietro. Così Senofonte stava in mezzo all'esercito, mentre Crisippo stava davanti...».

La notizia è certamente singolare ed è stata ripresa successivamente, anche in studi più tardi, dell'800, come testimonianza di una specie di cervo siciliano. Francamente non potrei affermare la veridicità della notizia, anche perché di cervi che attraversano lo Stretto non si hanno testimonianze, tolta questa; e mi guarderei bene dal darle il crisma della scientificità; non sarebbe la prima volta che una leggenda, raccolta da persone che non erano testimoni oculari, viene catalogata come notizia reale. Tuttavia, mi piace condividerla qui: magari qualcuno, in possesso di maggiore scienza, potrà illuminare me e gli affezionati amici pure appassionati di curiosità nostrane.

Ricette di mare

Nanni, un nostro Socio appassionato di gastronomia, sulla scia delle nostre tradizioni marinaresche ha sviluppato «piatti» che soddisfano gli appetiti dei nostri marinai nelle varie fasi di navigazione.

La prima ricetta veloce prende origine dall'antica consuetudine dei pescatori di uscire a pesca di pescespada con la feluca, priva di qualsiasi attrezzatura da cucina; portavano con loro pane di grano duro, formaggio e, i più fortunati, alici sotto sale; bagnavano il pane nell'acqua di mare e lo mangiavano con il formaggio e le alici.

Nanni ha pensato di rivisitare questa usanza, sulle più attrezzate barche odierne, utilizzando il pane «cafone» del giorno prima, sempre presente a bordo, bagnato con acqua di mare e passato in padella con olio bollente, che forma una crosta saporita. Si condisce con scaglie di tonno sott'olio, capperi fritti e cipolla di Tropea in agrodolce.

Altro piatto dello stretto è la ruota di pesce spada in casseruola.

Un pezzo del tronco del pesce, dall'ombelico verso la coda di circa tre dita, «la ruota» si dispone sopra un letto di pomodorini ciliegia, aglio in camicia e capperi e si irroro di olio evo e una spolverata di origano. Si copre con carta forno inumidita e si fa cuocere per 20 minuti a fuoco lento nella cucina a bordo. Piatto estremamente saporito con ingrediente a km 0 che esalta l'ingrediente principale, spesso strapazzato con procedimenti e ingredienti che fanno perdere i valori del Pesce Spada.



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM



Una storia di inclusione

Desideriamo condividere con i lettori della vostra rivista un'esperienza significativa che abbiamo vissuto con la sezione di Milano della Lega Navale Italiana.

Siamo i genitori di Carlo, un bambino autistico di 11 anni che, dopo aver provato la canoa durante un campus estivo, ha sviluppato una passione per questo sport. La nostra ricerca di un'associazione disposta ad accoglierlo si è rivelata inizialmente frustrante. Molte realtà sportive, purtroppo, non sembravano particolarmente entusiaste di includere un bambino con le sue difficoltà.

La svolta è arrivata quando, per caso, abbiamo scoperto un articolo che raccontava di un corso di vela organizzato dalla Lega Navale Italiana specificamente per ragazzi autistici. Incoraggiati da questa notizia, abbiamo contattato Antonio, il responsabile della Sezione milanese, che si è dimostrato immediatamente disponibile a incontrare nostro figlio. Appena due giorni dopo, Carlo stava già salendo sulla sua canoa sotto la guida attenta di Antonio.

Per nostro figlio è stato creato un percorso personalizzato con un istruttore dedicato, permettendogli di praticare due volte a settimana canoa o vela (in base alle condizioni del vento). Le lezioni sono state finanziate da un progetto dedicato all'avvicinamento allo sport per bambini con disabilità – una piacevole sorpresa, considerando che in passato ci era stato richiesto di pagare tariffe maggiorate rispetto agli altri.



Vorremmo condividere alcuni momenti significativi di questa esperienza: l'entusiasmo di Carlo nel raccontare ai compagni il «suo sport»; i rimproveri del suo istruttore Gianrico quando non prestava attenzione e i tentativi astuti di Carlo di riconquistarne la fiducia («Dai Gianrico, oggi ti aiuto a disarmare le vele», «Dai Gianrico, ci vediamo mercoledì, va bene? Mi vuoi ancora?»); il supporto offerto dai ragazzi della squadra agonistica negli spogliatoi; la soddisfazione che traspariva dai suoi occhi al ritorno al pontile. Ciò che più ci ha colpito è stato il modo in cui l'intera comunità ha comunicato con lui, lo ha accolto e gli ha permesso di sentirsi come qualsiasi altro ragazzo della sua età.

Siamo profondamente convinti che lo sport rappresenti uno straordinario strumento di crescita personale e inclusione sociale. Ci auguriamo che l'approccio inclusivo che abbiamo sperimentato possa diventare un modello per tutte le Sezioni della Lega Navale Italiana.

Con sincera gratitudine,
Roberto e Teresa

GENTILE DIRETTORE CARLO ROMEO,

Nell'ottobre 2024 partecipando al Bando emesso da Città Metropolitana per assegnazione di lotti adibiti alle attività sportive, la Sezione di Milano ha perso lo spazio che da molti anni, attraverso le attività sportive e promozionali era un forte punto di riferimento per i soci, le scuole, le famiglie di Milano. Tutti i Soci che hanno potuto vivere questa base hanno sempre apprezzato i valori che ci hanno e ci guidano: Accoglienza, Sostenibilità, Lealtà, Solidarietà, Competenza, Appartenenza, Rispetto, Disponibilità, Amore per il Mare e Acque Interne.

In tutti questi anni abbiamo realizzato forti collaborazioni con il mondo formativo della scuola per diffondere nei giovani la cultura marinara, il senso di responsabilità nei confronti dell'ambiente marino e delle acque interne, della sua

salvaguardia, della sua comprensione e del suo rispetto fornendo opportunità di svago, di sport e di lavoro da esso offerte.

In questi anni ci siamo dedicati anche alla formazione nautica di base e agonistica di persone con disabilità non solo motorie.

La Base dell'Idroscalo era per la nostra Sezione il primo punto di contatto per la promozione dello sport nelle discipline della vela e della canoa-kayak con iniziative indirizzate in particolare verso i giovani e le persone disabili. Per noi è importante l'Attività educativa-didattica per le scuole di tutti i livelli rivolta ai giovani e sviluppata in sinergia con gli Istituti scolastici facendo vivere un'esperienza motoria-sportiva sull'acqua, elemento di grande diversità rispetto alla terraferma, e per questo potenzialmente molto destabilizzante, sottolineando quindi l'importanza dell'agire sempre in sicurezza applicando



accorgimenti preventivi. Gli sport nautici sono particolarmente indicati per lo sviluppo delle finalità educative proprio perché facilitano la creazione di dinamiche interpersonali stimolando il lavoro in team (equipaggio e squadra) con il rispetto dei ruoli, favoriscono l'abbattimento di disuguaglianze, il rispetto del prossimo e dell'ambiente con particolare attenzione nel mantenerlo incontaminato. Lo sviluppo della scuola di canoa-kayak sia autonomamente, sia in forma combinata con la disciplina velica, in modo da costituire una scuola di formazione motoria e di cultura nautica quanto più completa ed articolata possibile;

Avere perso questa Base è un dispiacere importante ma non ci siamo abbattuti e come prima cosa abbiamo trasferito molte delle attività presso la Base di Dervio sul Lago di Como e abbiamo iniziato attivamente a cercare, valutare, contattare enti e istituzioni per trovare un'altra base nelle vicinanze dell'Idroscalo. In questo momento credo che anche il team dei soci possa suggerirci luoghi o darci una mano nei contatti che potrebbero velocizzare il contatto con gli enti e le istituzioni.

Cordiali saluti,
Daniela Bolognesi



Grazie cara Presidente per le informazioni e per l'impegno.

La bella lettera di Roberto e Teresa merita attenzione anche da parte delle istituzioni. Un caro saluto.

CR



LE STORIE UMANE DEL VENDÉE GLOBE 2024 DIETRO LA GRANDE AVVENTURA

di Alberto Morici



Il Vendée Globe non è solo una sfida tecnica e sportiva: è una prova estrema di resistenza umana, di sogni inseguiti e di battaglie vinte contro il destino. L'edizione 2024 ha visto protagonisti velisti straordinari, ognuno con una storia unica da raccontare. Da chi ha dovuto superare limiti fisici a chi ha reinventato la propria carriera, ogni skipper rappresenta una visione diversa della vela oceanica. In questo articolo raccontiamo la storia di alcuni dei 40 navigatori: non tutti hanno completato il giro, ma tutti hanno dato il massimo per raggiungere il sogno: circumnavigare il globo.

Charlie Dalin: il perfezionista alla ricerca della vittoria negata

Dopo essere stato il primo a tagliare il traguardo nel 2020 senza ottenere la vittoria ufficiale, Charlie Dalin è tornato nel 2024 con un solo obiettivo: essere inarrestabile. Architetto navale e velista metodico, ha progettato il suo IMOCA Macif Santé Prévoyance con un'attenzione maniacale ai dettagli, ottimizzando

ogni aspetto della barca per ridurre la fatica e aumentare la performance. «Siamo più veloci e abbiamo migliorato ogni aspetto», ha dichiarato prima della partenza, consapevole che la vittoria dipende da ogni piccolo dettaglio. Dopo aver dominato diverse competizioni negli ultimi anni, Dalin è partito con la consapevolezza di essere uno dei favoriti assoluti e così ha mantenuto le aspettative con una performance incredibile avvalorata dal duello con l'altro francese Yoann Richomme.



Justine Mettraux: la sfida della velista svizzera

Justine Mettraux ha costruito la sua carriera con determinazione e talento. Cresciuta lontano dal mare, tra le Alpi svizzere, ha trovato nella vela oceanica la sua strada, collezionando esperienze incredibili dalla Mini-Transat alla Volvo Ocean Race, fino a vincere l'ultima edizione della The Ocean Race a bordo dell'IMOCA di 11th Hour Racing insieme, tra gli altri, a Charlie Dalin e la nostra Francesca Clapcich. Ora, al suo primo Vendée Globe, ha affrontato la regata con una barca potente, l'ex *Charal*, che le ha permesso di competere con i migliori. La sua capacità di adattamento e la sua esperienza nelle regate di lunga durata l'hanno resa una delle veliste più attese di questa edizione: tant'è che finire all'8° posto e prima delle donne ha lasciato il dubbio che, con qualche miglio in più delle 24 mila, avrebbe scalato ancora la classifica.

Damien Seguin: abbattere ogni barriera

La storia di Damien Seguin è una delle più ispiratrici del Vendée Globe. Nato senza una mano, ha sfidato le convenzioni e ha scalato le vette della vela paralimpica prima di entrare nel mondo delle regate oceaniche. Dopo il settimo posto nel 2020, è tornato nel 2024 con l'obiettivo di dimostrare che il suo handicap non è mai stato un limite. «Non cerco abbuoni in classifica, voglio gareggiare con i migliori», ha dichiarato. A bordo del suo Groupe Apicil, Seguin continua a rompere le barriere e a ispirare generazioni di velisti. L'uscita dal canale vestito da Capitano Uncino l'ha reso il beniamino di grandi e piccoli. Chiude con un valido 15° posto che sebbene non gli permetta di bissare la performance agonistica, lo rende sempre un eroe dell'«inclusione».



Jean Le Cam: il re senza età

A 65 anni, Jean Le Cam ha affrontato il suo sesto Vendée Globe con la stessa passione e determinazione di sempre. Dopo essere diventato un eroe nel 2020 con il salvataggio di Kevin Escoffier, Le Cam ha lanciato un nuovo progetto con Eric Bellion, puntando su una barca innovativa che combina semplicità e performance. La progettazione di un'imbarcazione volutamente senza foil aveva l'obiettivo di dimostrare le sue teorie sulle performance oceaniche. Il suo spirito indomito e la sua esperienza lo rendono una delle figure più amate della vela oceanica. «Non sono qui per il folklore, sono qui per la competizione», affermava sulla linea della partenza. Pronto a stupire ancora una volta, non è riuscito nel suo intento visto che, nonostante il budget milionario, non è andato oltre un 20° posto. Ma al re si perdona tutto!

Giancarlo Pedote: la filosofia della performance

Il velista italiano ha dimostrato nel 2020 di poter competere con i migliori, chiudendo all'ottavo posto. Per il 2024 ha scelto di migliorare il suo IMOCA con nuove appendici e un design aggiornato, puntando a risultati ancora più ambiziosi. Laureato in filosofia, Pedote unisce rigore mentale e preparazione tecnica per affrontare le sfide dell'oceano. «Voglio alzare l'asticella della performance», dichiarava sulla linea di partenza, pronto a scrivere un nuovo capitolo della vela italiana. Purtroppo, i numerosi incidenti subiti a bordo lo hanno rallentato portandolo a conquistare un 22° posto finale. Ma nonostante tutto nel tratto iniziale della regata, quello di scesa verso l'equatore, ha potuto godere anche il gusto della leadership in classifica per qualche ora. La rottura della vela di prua però lo ha riportato con i piedi in barca. Può essere ancora protagonista per il suo futuro e della vela italiana, perché di esperienza oggi ne ha da vendere.

Violette Dorange: la più giovane della flotta

A soli 23 anni, Violette Dorange è stata la più giovane partecipante di questa edizione. Ha acquistato l'IMOCA Hubert, ex Foncia, con il supporto di Jean Le Cam, dimostrando grande determinazione nel costruire il suo progetto. Ha già attraversato l'Atlantico in solitaria più volte, diventando la più giovane donna a farlo su un IMOCA. Con una preparazione intensa e un bagaglio di esperienze impressionante per la sua età, il suo obiettivo era quello di completare il giro del mondo e dimostrare di poter competere ai massimi livelli. Violette è riuscita nel suo intento, accolta all'arrivo di Les Sables d'Olonne da trionfatrice e ispiratrice delle nuove generazioni oceaniche francesi, chiude questa edizione al 25° posto.

Xu Jingkun: il pioniere cinese

La storia di Xu Jingkun è un esempio di determinazione e resilienza. Nato in una famiglia di agricoltori, ha perso un braccio in un incidente da bambino, ma non ha mai rinunciato al suo sogno. Dopo un'esperienza nella vela paralimpica, ha navigato in solitaria per oltre 34 000 miglia prima di affrontare il Vendée Globe. Ora, con un IMOCA aggiornato e un'inesauribile voglia di superare ogni ostacolo, Xu è diventato, concludendo il giro in 30° posizione, il primo velista cinese a completare questa epica avventura. Sempre sorridente e mai domo, ha ottimizzato il suo IMOCA per le sue esigenze di gestione dell'imbarcazione e ha dimostrato al mondo che nulla è impossibile.



Pip Hare: la tenacia di una outsider

Pip Hare ha conquistato il pubblico nel 2020 con la sua energia e determinazione, completando la regata su una barca vecchia di vent'anni. Ora, con un IMOCA di ultima generazione, puntava a un risultato ancora migliore. Ex maratoneta e velista instancabile, Hare ha affrontato ogni sfida con grinta e intelligenza. Purtroppo, la rottura dell'albero non le ha permesso di mostrare alla comunità velica le sue doti. Ma con spirito marinaresco non si è arresa e con un armo di fortuna è riuscita a raggiungere sana e salva le coste dell'Australia, dimostrando resilienza e determinazione. La sua storia è quella di una sportiva che non si arrende mai, pronta a dimostrare che con la giusta determinazione si possono raggiungere risultati straordinari, solo la sventura non le ha permesso di chiudere il giro, obbligandola al ritiro.

Il Vendée Globe non è solo una competizione, ma un viaggio ai confini della resistenza umana. Ogni edizione ci regala storie di tenacia, sacrificio e speranza. Questa del 2024 non fa eccezione: ci mostra velisti che, con percorsi di vita differenti, condividono lo stesso amore per il mare e la voglia di spingersi oltre i propri limiti.

Le loro storie ci insegnano che non esistono ostacoli insormontabili quando si ha la determinazione di superarli. In fondo, il Vendée Globe è molto più di una gara: è il simbolo di una sfida senza tempo, dove il vero traguardo non è solo la vittoria, ma la capacità di navigare attraverso le difficoltà della vita con il vento in poppa.

Le modifiche del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto in tema di sicurezza

di Aniello Raiola

Dopo più di sei anni di lavori preparatori e di iter normativo, è venuto alla luce il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 17/9/2024, n. 133, che modifica il Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto.

Molte delle sue norme costituiscono un semplice allineamento dell'ormai vetusto Regolamento del 2008 con il Codice della nautica già riformato prima nel 2017 e poi nel 2020. Ma il decreto contiene pure tante innovazioni, tra le quali spiccano quelle in tema di sicurezza della navigazione, che di seguito riportiamo:

- modifica del tipo e della quantità di alcune dotazioni di sicurezza per imbarcazioni e natanti da diporto (luce ad attivazione automatica sui giubbotti di salvataggio per la navigazione oltre sei miglia dalla costa, diminuzione del numero

- di boette fumogene, di fuochi a mano e di razzi a paracadute per la navigazione oltre 12 miglia dalla costa, tabella dei segnali visivi per la navigazione oltre sei miglia dalla costa, scandaglio per la navigazione oltre 12 miglia dalla costa, pallone nero di fonda per unità di lunghezza superiore a 7 metri, imbragatura di sicurezza da ponte per unità a vela in navigazione oltre sei miglia dalla costa, possibilità per le unità in navigazione entro l'area di ricerca e soccorso nazionale di sostituzione dell'E.P.I.R.B. con un telefono satellitare dotato di dispositivo di invio messaggio di soccorso alla centrale operativa nazionale del Comando generale della Guardia costiera, possibilità di sostituire la zattera di salvataggio alturiera con quella costiera per le unità in navigazione oltre 12 miglia dalla costa entro l'area di ricerca e soccorso nazionale, purché dotate di strumenti elettronici di geolocalizzazione, possibilità di sostituire la zattera di salvataggio costiera con un battello pneumatico di servizio marcato CE variabile a mano e munito di dispositivo di risalita e di kit di sopravvivenza, esenzione dall'obbligo della zattera di salvataggio costiera per le unità pneumatiche marcate CE in navigazione entro 12 miglia dalla costa purché munite del kit di soprav-

vivenza e di un estintore aggiuntivo, identificazione dei giubbotti di salvataggio e del salvagente anulare con il numero dell'imbarcazione cui appartengono);¹

- introduzione per le imbarcazioni e i natanti di alcune dotazioni di sicurezza non obbligatorie, ma solo raccomandate (ancora, cima da traino, cime di ormeggio, parabordi, mezzo marinaio, secchio, torcia stagna, coltello galleggiante, coni per prese a mare, attrezzi e parti di ricambio, tabella di stivaggio dell'equipaggiamento di sicurezza, salvagente anulare aggiuntivo, bussola magnetica in aggiunta a quella elettronica, VHF di riserva, sistema di allarme/localizzazione di uomo a mare ed altre dotazioni per unità a vela);²

- variazione di alcune dotazioni di sicurezza per navi da diporto (bussola elettronica in alternativa alla magnetica, diminuzione del numero di boette fumogene, di fuochi a mano e di razzi a paracadute, VHF con DSC oltre al radiotelefono ad onde ettometriche, possibilità per le unità in navigazione entro l'area di ricerca e soccorso nazionale di sostituzione dell'E.P.I.R.B. con un telefono satellitare dotato di dispositivo di invio messaggio di soccorso alla centrale operativa nazionale del Comando generale della Guardia costiera, identificazione dei giubbotti di salvataggio e dei salvagenti anulari con il numero della nave cui appartengono);

- estensione ai superyacht (navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche) delle dotazioni previste per le navi da diporto adibite al noleggio;

- modifica del tipo e della quantità di alcune dotazioni di sicurezza per le unità da diporto adibite al noleggio e introduzione per i natanti e le imbarcazioni adibite al noleggio di alcune dotazioni di sicurezza non obbligatorie, ma solo raccomandate;

- previsione per le navi da diporto adibite al noleggio e i superyacht di un Passenger Yacht Code nazionale – da approvare con futuro decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – che permetterà di trasportare fino a 36 passeggeri;³

- disciplina a livello nazionale dei limiti di velocità; in particolare e salvo esigenze locali diverse, nelle acque marittime la velocità massima consentita è di 8 nodi entro 500 metri (200 metri per le acque interne) dalla costa, dalle scogliere frangiflutto, dall'imboccatura dei porti, di approdi e di punti di ormeggio, mentre diventa di 3 nodi all'interno dei porti e nelle rade o baie con unità all'ancora;

- regolamentazione di sicurezza per le unità da diporto adibite all'assistenza e al traino di imbarcazioni e natanti da diporto in mare;

- disciplina delle unità da diporto a controllo remoto, prive a bordo di personale adibito al comando (droni nautici), per la cui operatività è, però, necessario attendere ancora un decreto ministeriale;

- disciplina della nuove patenti nautiche di categoria D; in particolare, nascita della patente di tipo D1 per natanti e imbarcazioni di lunghezza massima di dodici metri (per la navigazione diurna entro sei miglia dalla costa) o moto d'acqua (per la navigazione diurna entro 1 miglio dalla costa), aventi motori con potenza non superiore a 85 kW o 115,6 CV e cilindrata limitate; trattasi di patente conseguibile con un corso formativo teorico e pratico con quiz finale di idoneità presso scuole nautiche o centri di istruzione per la nautica al compimento di 16 anni di età, ma limitata ai natanti e alle moto d'acqua (escluse, quindi, le imbarcazioni) fino al compimento dei 18 anni.

¹ Per le dotazioni di sicurezza di natanti e imbarcazioni da diporto si vedano le relative tabelle A, B e C, riportate più sotto.

² Vedasi la relativa tabella D riportata più sotto.

³ Attualmente nella nautica da diporto il limite previsto per il noleggio è di 12 passeggeri.

TABELLE DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA

*(Nelle tabelle la "x" indica l'obbligatorietà e il numero tra parentesi la quantità)

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

Specie di navigazione	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Acque interne
zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo)	x	x						
zattera di salvataggio costiera (per tutte le persone a bordo)			x					
giubbotti di salvataggio almeno categoria 150 (per tutte le persone a bordo)	x	x	x					
giubbotti di salvataggio almeno categoria 100 (per tutte le persone a bordo)				x	x	x		x
luce ad attivazione automatica montata sui giubbotti di salvataggio (entrata in vigore differita di 1 anno)	x	x	x					
salvagente anulare con cima	x	x	x	x	x			x
boetta luminosa per salvagente	x	x	x	x				
boetta fumogena	x (2)	x (2)	x (2)	x (2)	x (1)			
fuochi a mano a luce rossa	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)	x (2)			
razzi a paracadute a luce rossa	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)				
bussola e tabelle di deviazione per le imbarcazioni	x	x	x					
orologio	x	x	x					
barometro	x	x						
binocolo	x	x						
scandaglio elettronico o manuale fino a 20 m (entrata in vigore differita di 1 anno)	x	x						
tabella dei segnali visivi diurni e notturni (entrata in vigore differita di 1 anno)	x	x	x					
carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione	x	x						
strumenti da carteggio	x	x						
cassetta di pronto soccorso	x	x						
fanali regolamentari (Colreg)	x	x	x	x	x			
pallone nero di fonda (per le unità > 7 metri)	x	x	x	x	x	x		
apparecchi di segnalazione sonora (fischio e campana per le unità > 12 metri)	x	x	x	x	x			
strumento di radioposizionamento (GPS)	x	x						
apparato VHF	x	x	x					
E.P.I.R.B. funzionante sulle frequenze 406 MHz e 121,5 MHz	x							
riflettore radar	x	x						
pompa o altro attrezzo di esaurimento della sentina	x	x	x	x	x	x		

B) Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità a vela:

Specie di navigazione	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Acque interne
imbragatura di sicurezza da ponte con nastro di sicurezza (safety line ombelicale) (entrata in vigore differita di 1 anno)	x (2)	x (2)	x (1)					

Note

- Il giubbotto di salvataggio va sempre indossato in caso di navigazione notturna in solitario.
- Indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge, i conduttori di tavole e derive a vela, kitesurf, moto d'acqua e unità simili, nonché le persone trasportate, indossano permanentemente un dispositivo individuale di galleggiamento con classe prestazionale minima categoria 50, marcato CE in accordo alle norme ISO come emendate.
- La tabella di deviazione della bussola è aggiornata solo in caso di modifica degli apparati o di modifiche strutturali che producano differenziali magnetici.
- Il fuoco a mano può essere sostituito con dispositivo a led se conforme alla normativa SOLAS MED in accordo alle norme IMO come emendate.
- La bussola magnetica può essere sostituita con una bussola elettronica.
- Le carte nautiche possono essere sostituite da cartografia elettronica conforme al decreto del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto 10/7/2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 193 del 19/08/2002.
- L'E.P.I.R.B., se si naviga entro l'area di ricerca e soccorso nazionale, può essere sostituito dal telefono satellitare dotato di dispositivo di invio di messaggio di soccorso all'I.M.R.C.C. e conforme al decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128 o al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, rispondente comunque alla norma EN 60945.
- La campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile.
- L'imbragatura di sicurezza da ponte può essere integrata con il giubbotto di salvataggio oppure con altro dispositivo di protezione individuale certificato.
- Le unità che navigano oltre le 12 miglia di distanza dalla costa ed entro il limite dell'area di ricerca e soccorso nazionale (SAR), se munite di strumenti elettronici per la geo-localizzazione, possono avere a bordo i mezzi di salvataggio collettivi previsti per la navigazione entro le 12 miglia dalla costa.
- Le unità pneumatiche, comprese quelle a carena rigida, munite di marcatura CE, di categoria A, B e C, conformi agli Standard UNI EN ISO 6185 parti 3 e 4, sono esentate dall'obbligo di dotarsi della zattera autogonfiabile, in caso di navigazione entro dodici miglia dalla costa, se munite del kit di sopravvivenza previsto per il mezzo collettivo di salvataggio.
- Il mezzo collettivo di salvataggio previsto per la navigazione entro le 12 miglia dalla costa può essere sostituito dal battello pneumatico di servizio munito di marcatura CE e conforme agli Standard UNI EN ISO 6185, purché si tratti di unità pronta all'uso e varabile a mano, munita di dispositivo di risalita a bordo e di kit di sopravvivenza previsto per il mezzo collettivo di salvataggio, in grado di imbarcare il numero di persone presenti a bordo, compreso l'equipaggio.
- Il giubbotto di salvataggio e il salvagente anulare sono identificati con il numero di individuazione dell'unità.
- I battelli di servizio (c.d. tender), moto d'acqua e natanti utilizzati entro 1 miglio dalla costa o dall'unità madre (ovunque si trovi), non hanno obbligo di dotazioni di sicurezza e di mezzi di salvataggio, fatti salvi i mezzi di salvataggio individuali, cioè giubbotti di salvataggio e salvagente anulare.

C) Estintori

• Gli estintori per le unità da diporto con marcatura CE sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario.

Le unità pneumatiche, comprese quelle a carena rigida, munite di marcatura CE, di categoria A, B e C, conformi agli Standard UNI EN ISO 6185 parti 3 e 4, che si avvalgono dell'esenzione dall'obbligo di dotarsi della zattera autogonfiabile in caso di navigazione entro dodici miglia dalla costa, devono dotarsi di un estintore aggiuntivo.

- Per le unità non munite di marcatura CE, gli estintori sono individuati come segue:
Natanti (1 estintore)

Potenza totale installata P (KW)	Capacità estinguente portatile
$P \leq 18.4$	13 B
$18,4 < P \leq 147$	21 B
$P > 147$	34 B

Imbarcazioni

Potenza totale installata P (KW)	Numero e capacità estinguente degli estintori		
	In plancia o posto guida	In prossimità dell'apparato motore 1	In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti
$P \leq 18.4$	\	-	\
$18.4 < P \leq 74$	\	1 da 21 B	\
$74 < P \leq 147$		2 da 13 B	1 da 13 B
$147 < P \leq 294$		1 da 21 B e 1 da 13 B	
$294 < P \leq 368$		1 da 34 B e 1 da 21 B	
$P > 368$	/	2 da 34 B	/

1. Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori sono:

- per potenza fino a 294 KW: 1 da 13 B;
- per potenza superiore a 294 KW: 1 da 21 B.

Note:

Nelle tabelle estintori, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. A un numero più alto corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.

- La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.
- Sulle unità da diporto possono essere sistemati anche estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C, purché omologati anche per la classe di fuoco B.
- La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buono stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).

Infine, per le imbarcazioni e i natanti da diporto, il Regolamento di attuazione dispone che rientra nelle responsabilità del comandante dotare l'unità degli ulteriori mezzi e attrezzature di sicurezza necessarie in relazione alle condizioni meteomarine e alla distanza da porti sicuri per la navigazione che intende intraprendere, avvalendosi anche di una serie di dotazioni raccomandate (quindi, non obbligatorie) elencate nella tabella che segue.

**D) Ulteriori dotazioni raccomandate (non obbligatorie)
per natanti e imbarcazioni da diporto:**

Per tutti i tipi di unità	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia
ancora	x (2)	x	x	x
cima idonea per il traino dell'unità	x	x	x	x
cime di ormeggio	x (4)	x (4)	x (3)	x (2)
parabordi	x	x	x	x
mezzo marinaio	x	x	x	
secchio	x	x	x	
torcia stagna	x	x	x	
coltello galleggiante	x	x	x	
coni di legno tenero per le prese a mare	x	x		
attrezzi e parti di ricambio	x	x		
tabella di stivaggio dell'equipaggiamento di sicurezza	x	x	x	
salvagente anulare aggiuntivo o sistema galleggiante di recupero "uomo a mare"	x	x	x	
bussola magnetica aggiuntiva (se a bordo c'è una bussola elettronica)	x			
VHF aggiuntivo, anche portatile	x			
sistema di allarme e/o localizzazione dell'uomo in mare	x	x		

Per le unità a vela	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia
antenna VHF di riserva	x			
cesoie	x			
banzigo per albero	x			
set per riparazione vele	x			
ancora galleggiante	x			

Dietro le quinte dello yachting di lusso

di Sergio Gamberale



È emersa all'improvviso, sulla schermata di Netflix, una serie che racconta il lato nascosto del lusso in mare, ovvero la vita degli equipaggi dei charter più esclusivi. *Sotto Coperta* (*Below Deck*, in originale) è infatti un reality che ci offre uno sguardo non convenzionale su ciò che accade tra ponti, cucine e cuccette di quei megayacht di oltre 50 metri affittati per vacanze da sogno a clienti che possono spendere tra i 150 000 e i 300 000 dollari a settimana. Al centro del racconto non c'è per una volta lo sfarzo e il glamour dei villeggianti impegnati in cene gourmet e aperitivi in vasca idromassaggio, ma i sacrifici, le tensioni e le dinamiche che si sviluppano tra marinai e stewards impegnati a governare la barca e accontentare ogni capriccio degli ospiti.

Scopriamo subito che dietro i servizi a cinque stelle offerti agli ospiti c'è un ferreo sistema gerarchico in cui gli ordini non si discutono e ogni errore può costare il licenziamento. A bordo quindi la pressione è costante. I clienti pretendono e ognuno è tenuto a svolgere al meglio i suoi compiti. Un letto non rifatto alla perfezione o una portata non all'altezza di un ristorante stellato può causare contestazioni.

In questo clima la convivenza forzata e i turni estenuanti rendono le relazioni immediatamente intense. Nel giro di poche ore nascono amicizie ed esplodono conflitti. Ambizioni personali, gelosie e screzi diventano drammi che rendono l'ambiente esplosivo e la serie magnetica. La capo hostess è troppo severa con

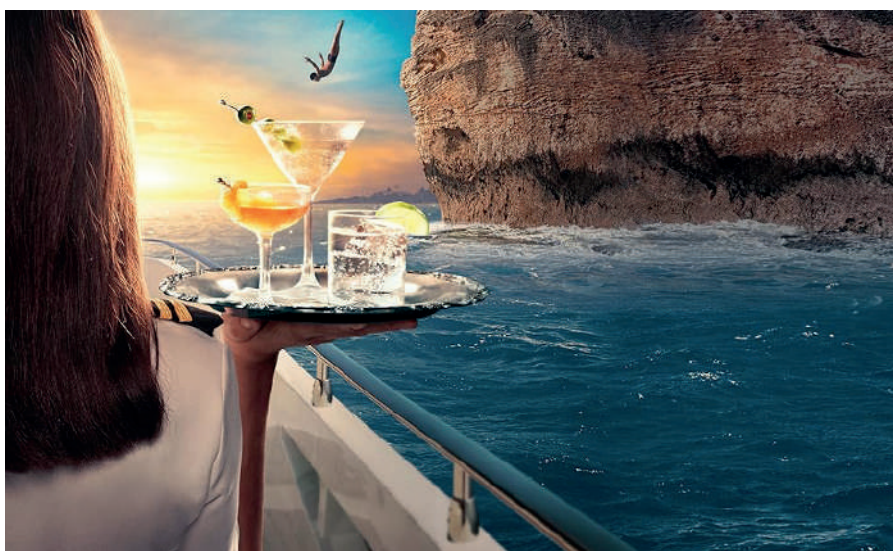


la nuova arrivata o è la matricola a non eseguire bene i suoi compiti? La coppia che si apparta in una cabina degli ospiti va punita? Il fatto che all'improvviso il posto di capo mozzo venga assegnato a una donna sarà accolto con favore dai marinai maschi? L'aspetto umano emerge e porta i componenti dell'equipaggio a frequenti scontri che il comandante dovrà risolvere con la sua saggezza.

Ma il tema più crudo di *Sotto Coperta* è il rapporto tra equipaggio e clienti. Il dovere di soddisfare richieste spesso assurde (party a tema, cene etniche, ecc.) si confronta con la frustrazione di dover far ottimo viso al pessimo gioco di ospiti viziosi e presuntuosi. Senza dimenticare che il giudizio dei clienti renderà più o meno «pesante» la loro mancia a fine crociera. Questa dinamica mette in luce il divario sociale esistente tra chi gode di una vacanza da sogno e chi soffre tentando di realizzarlo per loro.

Dietro l'intrattenimento insomma *Sotto Coperta* c'è una riflessione sui rapporti di classe, sul valore del lavoro e sulle dinamiche umane in condizioni estreme.

Un acuto ritratto sociale che ci fa toccare con mano quanto sottile sia il confine tra servizio eccellente e sfruttamento, tra lavoro di squadra e competizione spietata. Ed evidenzia come in questo mondo tutti, dal capitano all'ultimo mozzo, siano tenuti allo stesso obbligo: offrire la perfezione a chi può permettersela. Che piaccia o meno una cosa è certa: dopo aver visto *Sotto Coperta* non si guarderà più un superyacht con gli stessi occhi di prima.



A bordo della «barca della legalità» *Eros* per lo studio delle microplastiche

di Corrado Sasso, Angela Rizzo, Giovanni Scardino,
Lucia Pellegrino e Giuseppe Mastronuzzi

L'inquinamento marino, in particolare quello causato dalle plastiche, rappresenta uno dei principali problemi ambientali di estensione mondiale e di forte impatto per gli ecosistemi. La plastica, materiale incredibilmente versatile e a basso costo, è diventata una parte integrante della vita quotidiana, trovando impiego in numerosi settori, dai beni di consumo all'abbigliamento, dagli imballaggi ai materiali edilizi. Questo materiale, a causa dei processi di degradazione nelle varie matrici ambientali, può assumere diverse forme e dimensioni (da metri a micrometri). In particolare, le particelle in plastica con dimensioni minori di 5 mm rientrano nella categoria delle microplastiche (MPs). In base alla loro origine, le MPs sono suddivise in primarie, se prodotte intenzionalmente su scala microscopica per essere usate come precursori di altri prodotti (pellet in plastica) oppure come abrasivi o cosmetici, e secondarie, quando derivano da processi di degradazione fisica, alterazione chimica e biologica e azione della radiazione UV sulle macroplastiche già presenti nell'ambiente. La presenza di MPs rappresenta un rischio costante per l'ambiente marino-costiero, in particolare per la fauna presente in esso, oltre ad essere un potenziale rischio anche per la salute dell'uomo. In questo contesto, l'accordo operativo di collaborazione scientifica tra l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e la Lega Navale Italiana, istituito nel 2021 per favorire la salvaguardia dell'ambiente costiero, è teso alla valutazione della presenza

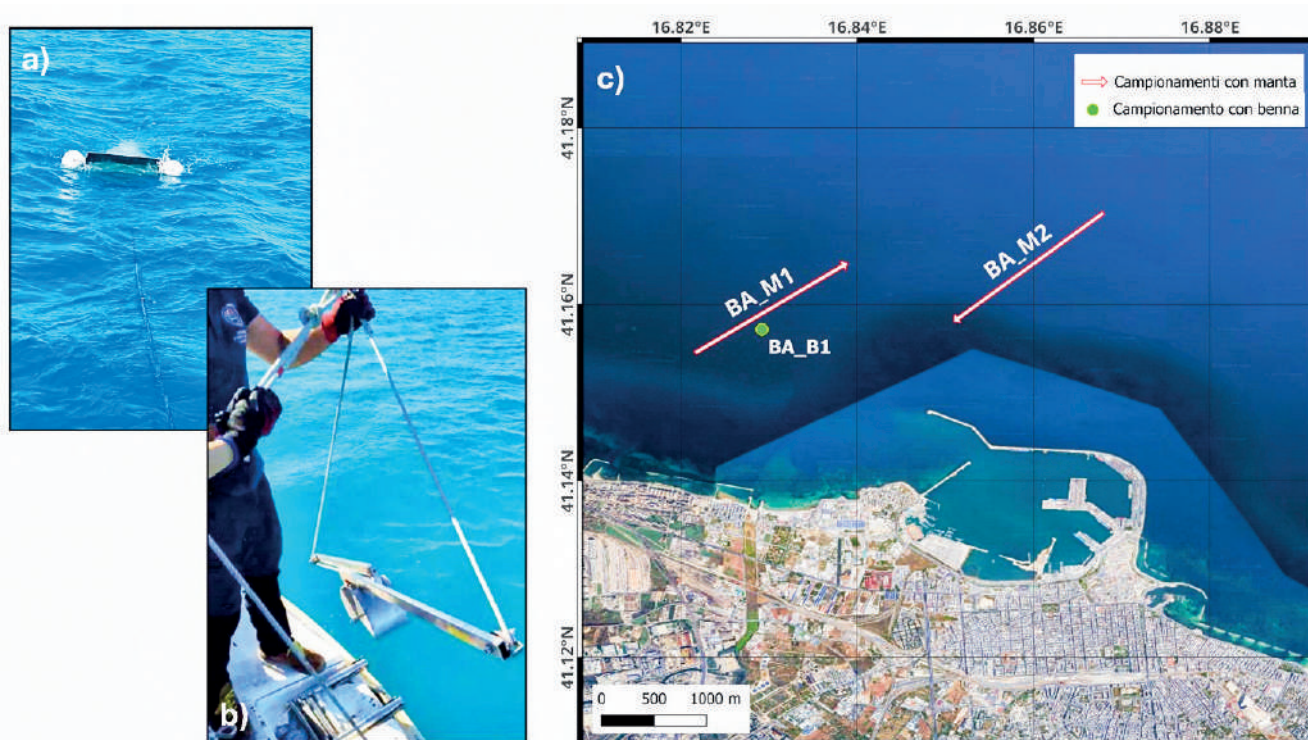
di plastiche e MPs nei nostri mari. Pertanto, ad ottobre 2024 è stata organizzata una campagna di campionamento a bordo della «barca della legalità» *Eros*, un Bavaria 44, affidata dallo Stato alla Lega Navale di Ostia ed intitolata a Piersanti Mattarella che, dopo il suo impiego nel traffico di migranti, ora svolge attività culturali, sportive, sociali, di formazione nautica e di protezione ambientale (Figura 1).



Figura 1: La Barca della Legalità *Eros* con a bordo i ricercatori del DiSTeGeo durante l'evento inaugurale della campagna «Mare di Legalità» (Lido di Ostia, Roma, 28 giugno 2024).

Le attività di campionamento si sono svolte nell'area del porto di Bari e hanno visto la partecipazione di ricercatori e dottorandi del Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali (DiSTeGeo) dell'Università di Bari Aldo Moro (UNIBA). Facendo riferimento alla procedura di campionamento e analisi per le MPs sviluppata dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) per il monitoraggio delle acque marino-costiere in accordo quanto definito dalla direttiva 2008/56/CE - Strategia Marina, è stato effettuato un campionamento dello strato superficiale della colonna d'acqua utilizzando una rete tipo «manta» con bocca rettangolare metallica di 50x25 cm da cui si diparte un cono di rete con maglia di 330 μm e un bicchiere raccoglitore finale. Essa è mantenuta in galleggiamento da due ali attrezzate con delle boe esterne alla bocca rettangolare metallica (Figura 2a). Inoltre, al fine di valutare la presenza delle MPs nei sedimenti del fondale marino, è stato prelevato anche un campione di sedimento mediante l'utilizzo di una benna da 5 litri (Figura 2b). Il campionamento con manta è stato eseguito lungo due transetti in prossimità del porto di Bari: il primo (BA_M1) in direzione SO-NE e il secondo (BA_M2) in direzione NE-SO (Figura 2c).

Figura 2: a) Manta utilizzata per le attività di campionamento delle acque superficiali. b) Benna utilizzata per le attività di campionamento dei sedimenti. c) Transetti seguiti per il campionamento dello strato superficiale della colonna d'acqua in prossimità del porto di Bari e punto di campionamento dei sedimenti marini.



Tutti i campioni raccolti sono stati trasferiti in laboratorio e sottoposti ad una fase di rimozione della materia organica mediante l'utilizzo di Perossido d'Idrogeno (H_2O_2). Successivamente, sono stati lavati su un setaccio 300 μm , filtrati su filtri in microfibra di vetro e osservati tramite stereomicroscopio. Al fine di separare le MPs contenute nel sedimento del fondale marino, è stata necessaria una fase di estrazione basata sull'applicazione di una specifica procedura di analisi. I risultati hanno messo in evidenza la presenza di MPs sia nei campioni d'acqua sia nei sedimenti. In particolare, nel campione BA_M1 sono state riscontrate 89 MPs e in BA_M2 79 MPs. Nel campione BA_B1 invece sono state riscontrate 38 MPs (380 MPs/kg).

Le particelle, seguendo le linee guida SNPA, sono state distinte in base alla forma (frammenti, fogli, foam e filamenti, includendo in quest'ultima classe anche le fibre) e in base al colore (bianco, nero, rosso, blu, verde e altri colori, aggiungendo anche la categoria «trasparente»). I risultati delle analisi mostrano che oltre il 50% delle MPs presenti nei campioni d'acqua analizzati appartiene alla

categoria dei filamenti, seguiti dai frammenti e fogli, con i foam che rappresentano una percentuale inferiore al 6% (Figura 3a). Questo conferma quanto riportato nella letteratura, secondo cui i filamenti sono la tipologia principale di MPs presente negli ecosistemi marini. L'origine di queste particelle è spesso legata agli scarichi delle lavatrici, che rilasciano MPs durante il lavaggio dei tessuti, oppure alle attrezzature da pesca e ai materiali sintetici utilizzati nel settore, che, persi o degradati in mare, contribuiscono alla loro dispersione. I colori predominanti nei campioni analizzati sono il blu e il nero che, come la MPs trasparenti, hanno valori superiori al 20% (Figura 3b). La distinzione tra i colori è fondamentale, poiché rappresenta un fattore che influenza l'ingestione delle MPs da parte degli organismi marini. Infatti, alcuni di questi colori sono comuni nella fauna marina, il che può portare gli organismi a confondere le MPs con il plancton o le uova di pesce di cui si cibano. In Figura 4a è riportato un esempio di campione prelevato con la manta mentre in Figura 4b sono riportati alcuni esempi di MPs presenti nei campioni osservate al microscopio.

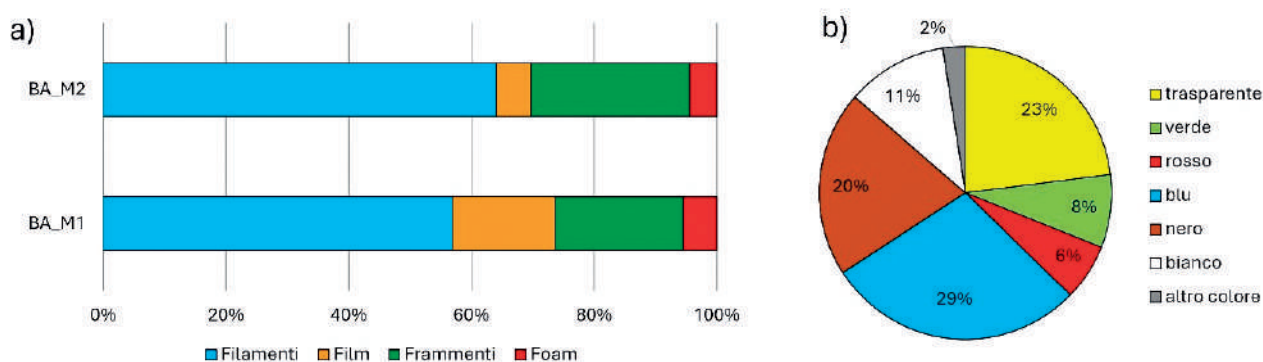
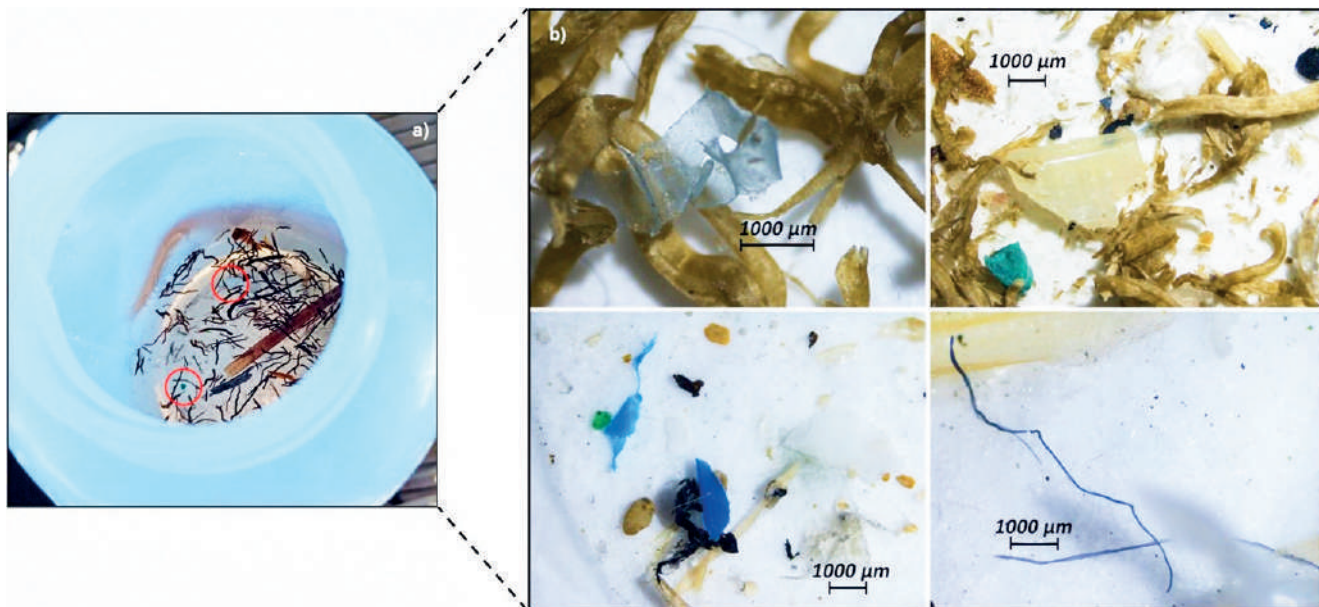


Figura 3: a) Distribuzione in percentuale delle tipologie di microplastiche osservate nei campioni di acqua superficiali; b) distribuzione in percentuale dei colori riscontrati in entrambi i transesti.

Figura 4: a) Campione di acqua appena raccolto dalla manta (in rosso sono indicate le MPs); b) esempi di MPs osservate nei campioni di acqua BA_M1 e BA_M2 analizzati in laboratorio.



Nei campioni di sedimento sono state rinvenute 38 MPs appartenenti alla categoria filamenti (Figura 5a). Anche in questo caso è stata effettuata una divisione per colore, mostrando una predominanza di filamenti scuri (> 70% - Figura 5b). In Figura 6a è mostrato un esempio di campione di sedimento in un becker in vetro con H₂O₂ mentre in Figura 6b sono riportati alcuni esempi di MPs estratte dal campione BA_B1 ed osservate al microscopio.

Figura 5: a) Numero di MPs osservate nel campione di sedimento BA_B1; b) distribuzione in percentuale delle MPs riscontrate nel campione di sedimento BA_B1.

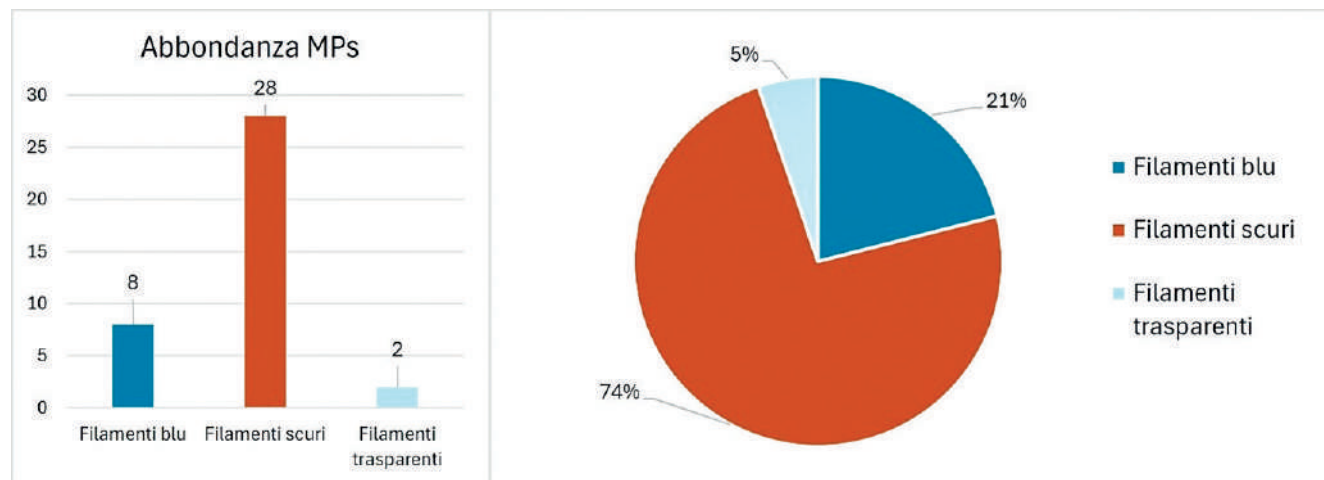
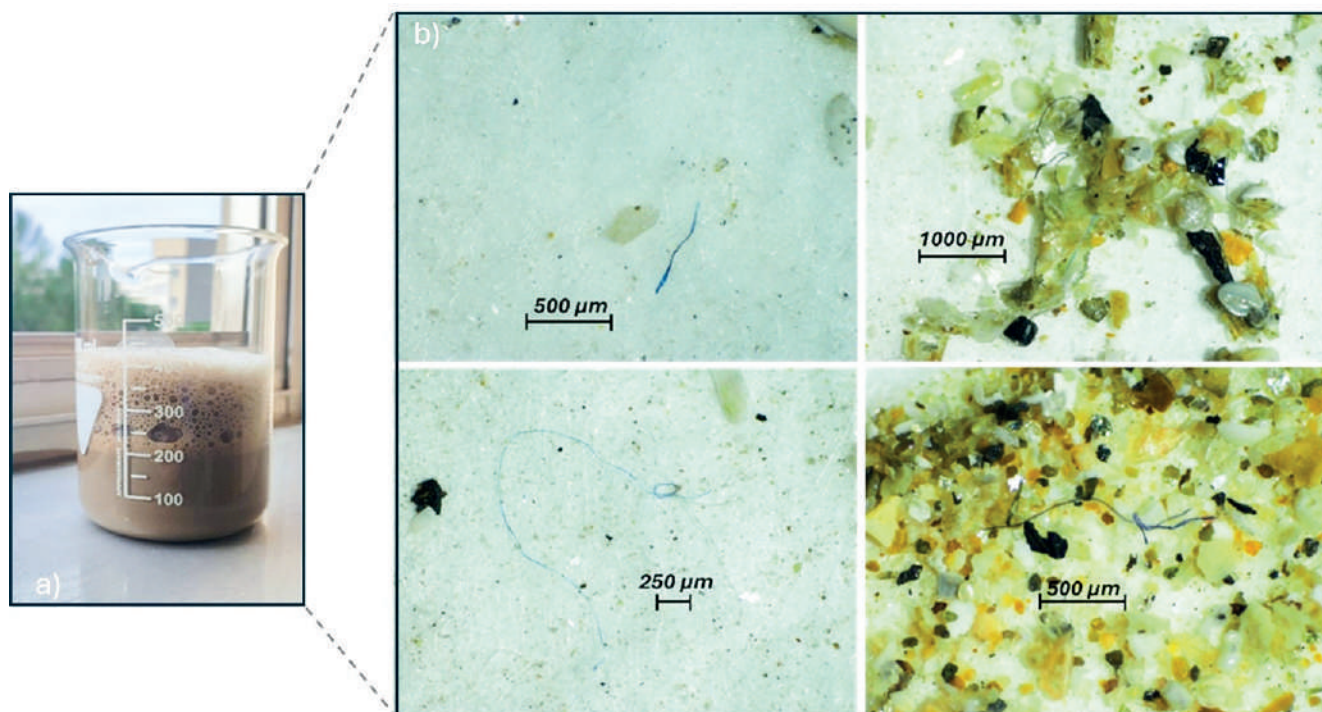


Figura 6: a) Campione di sedimento trasferito in un becker in vetro; b) esempi di MPs osservate nel campione di sedimento BA_B1 analizzato in laboratorio.



Per garantire la conformità ai protocolli SNPA e permettere un confronto con i dati disponibili in letteratura, i valori ottenuti relativi al numero di MPs riscontrate nei campioni sono stati convertiti in valori di densità (MPs per metro quadrato di superficie campionata). Per il transetto BA_M1 è stata ottenuta una densità pari a 0,0967 MPs/m², mentre per il transetto BA_M2 il valore è stato di 0,073 MPs/m². Questi valori sono stati confrontati con i dati relativi ai monitoraggi effettuati a scala regionale dall' Agenzia Regionale PA Puglia in applicazione alla Direttiva Quadro per la Strategia Marina e consultabili sul portale SNAP. I valori di densità ottenuti in questi monitoraggi hanno una variabilità tra 0,089 e 1,389 MPs/m², valori molto vicini a quelli osservati nei campioni analizzati. Inoltre, la mediana autunnale calcolata dai valori ARPA non mostra differenze significative rispetto quella ottenuta aggiungendo il campionamento effettuato in questo lavoro (rispettivamente 0,175 e 0,130 MPs/m²). I dati relativi alla densità di MPs sulla superficie marina sono fondamentali anche per la definizione del «buono stato ambientale» (GES - *Good Environmental Status*), obiettivo della Direttiva sopra citata.

Questo indicatore, che misura il numero di MPs per metro quadrato di superficie marina campionata, fornisce informazioni sul livello di inquinamento marino da MPs. In relazione al valore soglia fissato per il Mar Mediterraneo nella Convenzione di Barcellona (0,000845 MPs/m²), il valore medio di densità calcolato (0,0847 MPs/m², pari a 84700 microplastiche per chilometro quadrato) è cento volte superiore al valore minimo necessario per definire il buono stato ambientale. Di conseguenza, secondo queste indicazioni, le acque campionate risultano essere in un «cattivo stato ambientale».

I campioni analizzati hanno fornito risultati significativi riguardo il livello di inquinamento da MPs delle acque antistanti il porto di Bari. Questi dati sono coerenti con i monitoraggi condotti a livello nazionale che evidenziano valori lontani dalla definizione di «buono stato ambientale». Essi confermano l'urgenza di intensificare gli sforzi per ridurre l'inquinamento da MPs e monitorare continuamente la salute degli ecosistemi marini, in linea con gli obiettivi della Direttiva 2008/56/CE per un uso sostenibile del mare e delle sue risorse. I dati mostrati in questo studio saranno integrati con i risultati delle analisi derivanti dalla caratterizzazione dei sedimenti marini campionati nelle aree antistanti i porti di Bari e Brindisi e nel Golfo di Taranto al fine di ottenere una caratterizzazione integrata dell'ambiente marino-costiero dei siti regionali caratterizzati da un forte impatto antropico.

Le attività sono state svolte nell'ambito della Convenzione tra il Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari Aldo Moro e la Lega Navale Italiana (dal 4/8/2021). Gli autori desiderano ringraziare l'ammiraglio Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, il prof. Angelo Tursi, il prof. Roberto Carlucci e il prof. Giuseppe Mastronuzzi, del comitato scientifico della Lega Navale Italiana. Si ringrazia inoltre la Marina Militare per il supporto alle attività di campionamento (progetto MICA - Microplastiche nella Colonna d'Acqua) e la dott.ssa Lucia Pellegrino responsabile dei rapporti fra la LNI, la MM e UNIBA. Le attività di ricerca illustrate sono svolte nell'ambito del progetto «RETURN» finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), Missione 4, Componente 2, Investimento 1.3-D.D. 1243 2/8/2022-Unione Europea NextGenerationEU. Questa attività di ricerca è parte del progetto di dottorato del corso di studi «*Earth Processes and Management of Resources and Risks for a Resilient Society and Territory – 40° ciclo*» (UNIBA). Infine, gli autori ringraziano l'Environmental Survey S.r.l, per aver messo a disposizione la «manta» utilizzata durante i campionamenti a mare, e i Prof. G. Scicchitano e M. Moretti, responsabili del «Laboratorio del Mare» del Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari Aldo Moro presso il quale sono state svolte le analisi condotte in questo studio.



Il notiziario nautico di Bolina - Notizie dal Mare

di Alberto Casti

• VELA SPORTIVA

Primo cinese al traguardo del Vendée Globe. Jingkun Xu è diventato il primo velista cinese a completare il *Vendée Globe*, nel giro del mondo in solitario e senza scalo. Al comando di *Singchain Team Haikou* ha tagliato il traguardo il 18 febbraio. Il navigatore, privo del braccio sinistro ed ex atleta paralimpico, si è classificato 30°. 1° Charlie Dalin, 22° l'italiano Giancarlo Pedote.

Globe 580: prosegue il giro del mondo. È partita il 25 marzo da Panama in direzione delle isole Fiji la 2ª tappa della *McIntyre Mini Globe Race*, giro del mondo riservato a imbarcazioni in compensato marino di 5.80 metri. La prima tappa da Antigua (Caraibi) è stata vinta dallo svizzero Renaud Stitelmann il 4 marzo.

12 Metri S.I. in gara come nelle prime America's Cup. L'Herreshoff Museum e l'America's Cup Hall of Fame hanno presentato l'*America's Cup Hall of Fame Challenge*, regata che si terrà tra il 21 e il 22 giugno a Newport. Quattro team si sfideranno a bordo di storici 12 Metri: *Columbia*, *Weatherly*, *Nefertiti* e *American Eagle*. Parte della quota d'iscrizione di 10.000 dollari sarà devoluta in borse di studio per giovani velisti di comunità svantaggiate.

Clapcich punta al giro del mondo. Francesca Clapcich ha annunciato l'intenzione di partecipare al *Vendée Globe* del 2028. La velista italo-americana acquisterà l'Imoca 60 *Malizia-Seaexplorer* e inizierà il processo di qualificazione con la *Transat Café L'Or* di ottobre 2025. Potrebbe diventare la prima donna italiana a competere nel cosiddetto Everest della vela e la prima persona al mondo ad aver partecipato a *Olimpiadi*, *Coppa America*, *The Ocean Race* e *Vendée Globe*.

• NORME

TAR del Lazio contro aumento canoni demaniali. Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha annullato l'aumento del 25% dei canoni demaniali marittimi previsto per il 2023, accogliendo il ricorso presentato da Assiterminal e Assomarinas. La sentenza 13/2025 impone alle autorità di rideterminare i canoni con percentuali stimate tra il 4% e l'8% e di restituire le somme in eccesso già versate.

Novità sulle dotazioni di sicurezza. Varate nuove indicazioni operative per mezzi e dotazioni di salvataggio. Dal 18 gennaio i fabbricanti devono fornire documentazione o stampigliare sui prodotti le raccomandazioni d'uso. Per la navigazione oltre le 12 miglia, è consentito l'uso della zattera costiera anziché oceanica se l'imbarcazione è dotata di GPS ed EPIRB. Entro le 12 miglia, il battello

pneumatico può sostituire la zattera. Da parte dell'utenza c'è tempo fino al 21 ottobre per adeguarsi.

Semplificazione per il certificato RTF. Digitalizzata alla fine di gennaio la procedura per l'ottenimento del certificato limitato di radiotelefonista, necessario per utilizzare apparati VHF fino a 50 Watt. L'accesso avviene tramite il portale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con SPID o CIE, con un costo di 32 euro in marche da bollo.

Definito l'esame per l'Ufficiale per il diporto. Col decreto attuativo del 14 marzo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito programma e modalità di svolgimento dell'esame per conseguire il titolo di Ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe, necessario per il comando di unità destinate al noleggio domestico. I corsi teorici e pratici saranno svolti dalle scuole nautiche, mentre gli esami si terranno presso le Capitanerie di porto.

Mediatori del diporto: riconosciuti nuovi enti di formazione. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso il decreto che riconosce Confindustria Nautica e ISYBA come enti abilitati alla formazione dei mediatori del diporto. I corsi potranno avvalersi della didattica a distanza.

Torna il credito d'imposta per investimenti nel Mezzogiorno. La Legge di bilancio 2025 ha confermato l'agevolazione fiscale per investimenti nelle aree ZES dal 1° gennaio al 15 novembre 2025, con uno stanziamento di 2,2 miliardi di euro. Le domande potranno essere presentate dal 31 marzo al 30 maggio attraverso il software Zes Unica. L'investimento minimo richiesto è di 200.000 euro. Anche le imprese di noleggio di unità da diporto possono accedere al beneficio.

Stanziati 3 milioni per motori elettrici. Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha annunciato l'apertura dello sportello telematico per richiedere contributi destinati alla transizione ecologica nel comparto nautico. Dall'8 aprile saranno disponibili 3 milioni di euro per finanziare la sostituzione dei vecchi motori con propulsori elettrici, con un contributo a fondo perduto fino al 50% delle spese ammissibili.

Nautica italiana tra ottimismo e incertezze. Secondo il rapporto *La Nautica in Cifre* di Confindustria Nautica, dopo la forte crescita fino al 2023, il 2024 ha segnato una normalizzazione del mercato con buona tenuta della fascia alta e alcune incertezze nel segmento della piccola nautica. Il comparto dei superyacht continua a trainare il settore, ma c'è preoccupazione per l'export che potrebbe risentire delle tensioni internazionali sui dazi.

• CULTURA

I Pen Duick di Tabarly diventano Monumenti storici. Dopo il *Pen Duick I* anche i numeri II, III e VI della storica serie di imbarcazioni appartenute al leggendario navigator francese Eric Tabarly sono stati classificati monumenti storici francesi. Il riconoscimento garantisce la protezione statale delle prestigiose unità, assicurando che non possano essere vendute all'estero.

Quirinale: prima storica udienza per la vela italiana. Il 23 gennaio il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha ricevuto al Quirinale rappresentanti del team di Luna Rossa e della Federazione Italiana Vela. La prima volta in quasi

un secolo. L'incontro ha celebrato i 108 podi internazionali del 2024, incluse due medaglie d'oro olimpiche a Parigi.

Reggio Calabria accelera sul Museo del Mare. Il Comune ha assegnato alla ditta Cobar l'incarico per la realizzazione del Museo del Mare, opera finanziata con 120 milioni di euro tra fondi PNRR e Pon Metro Plus. L'edificio, progettato da Zaha Hadid, ospiterà un percorso espositivo sulla storia della navigazione, l'archeologia marittima, la biodiversità mediterranea e le tradizioni marinare calabresi.

Una Barcolana per l'Amerigo Vespucci. Il 1° marzo Trieste ha celebrato il ritorno in Italia dell'*Amerigo Vespucci* al termine del suo Tour Mondiale con la *Barcolana Boat Parade*, che ha visto la partecipazione di oltre 1.200 imbarcazioni. La tappa triestina segna l'inizio del Tour Mediterraneo del veliero che si concluderà a Genova il 10 giugno.



Il Castello Aragonese di Taranto: un viaggio iniziato 3000 anni fa!

di Fabio Dal Cin

Il Castello Aragonese di Taranto, vero capolavoro dell'architettura militare italiana del Rinascimento, non è solo una fortezza sul mare ma un contenitore culturale, che, grazie anche all'inaugurazione della *Sala dei Modelli Navali* e alle molteplici iniziative realizzate in sinergia con Istituzioni e associazioni locali, è sempre più simbolo del *DNA* marittimo della città *bimare* e dell'intera Nazione.

Una fortezza sul mare, sentinella del Mar Grande e del primo seno del Mar Piccolo e silente testimone del secolare rapporto tra la Marina Militare e la città di Taranto. Dai torrioni di San Lorenzo e San Cristoforo appaiono maestose le opere ingegneristiche e architettoniche che hanno segnato questo sodalizio: il canale navigabile, il ponte girevole e il monumento ai marinai di cui quest'anno ricorre il cinquantenario. Lungo le sue banchine sono state più volte ormeggiate la nave scuola *Amerigo Vespucci* e nave *Palinuro*, richiamando migliaia di visitatori.

Un capolavoro del Rinascimento che continua a scrivere pagine di storia della città dei Due Mari e dell'Italia grazie a recenti restauri e ai progetti in itinere.

Del ruolo storico, sociale e culturale del Castello Aragonese parliamo con l'ammiraglio Francesco Ricci, curatore del castello dal 2007 e recentemente insignito della medaglia d'oro al merito di Marina.



Ammiraglio, il Castello Aragonese di Taranto, oltre ad essere tra i monumenti più visitati in Puglia, ha evidenziato sempre più una spiccata connotazione marittima.

È vero. In quest'ultimo periodo è stato portato alla luce, accentuato e valorizzato il carattere marittimo che, in realtà, il Castello Aragonese di Taranto ha sempre avuto. Un carattere intrinseco del Castello già emerso nella difesa di Taranto dagli attacchi provenienti dal mare, come quello turco del 1594. La marittimità dell'antica fortificazione è stata resa più efficace, in particolare, dall'esposizione di modelli di unità navali collegate a vicende che hanno riguardato il castello. Ventidue modelli sono stati collocati dentro bacheche in vari ambienti dell'antica fortificazione con la spiegazione del nesso tra le unità navali e le vicende storiche del Castello e della città di Taranto, partendo dalla battaglia di Sacriporto tra romani e tarantini del III sec a.C. Questi modelli, realizzati dal maestro d'ascia Erminio Fazzioli e donati alla Marina Militare dal figlio, dottor Giorgio Fazzioli, costituiscono ormai un allestimento permanente del maniero rinascimentale e un ulteriore elemento di attrazione turistica e culturale dell'antica fortificazione.

Vi, è stato inoltre un aumento delle iniziative legate alla marittimità del Castello: oltre ai citati approdi di nave *Vespucci* e *Palinuro*, eventi internazionali come il Sail Gp e il Mediterraneo Open Water, gara di nuoto in acque libere hanno confermato la centralità del castello stesso nel rapporto di Taranto con il mare.

La prosecuzione del restauro ha ulteriormente contribuito a sottolineare il carattere militare marittimo del Castello, mostrando chiaramente come la razionalità d'impianto, portata alla luce dal restauro stesso, rispondesse proprio alle esigenze di difesa-offesa della minaccia proveniente dal mare. Ed è proprio l'evidenza di questo carattere militare e marittimo del castello che rende la Marina Militare l'Istituzione più competente per continuarne la custodia.



Nel corso della Giornata della Marina, alla presenza del Ministro della Difesa, è stato insignito della medaglia d'oro al merito di Marina, un traguardo importante.

La medaglia d'oro è da condividere con i militari e i dipendenti civili della nostra Marina che al mio fianco hanno operato in questi venti anni per la valorizzazione del Castello. Sono loro i protagonisti: hanno restaurato gran parte della fortezza, partecipato alla ricerca archeologica e accompagnato quasi un milione e mezzo di visitatori alla scoperta del Castello. A riprova del valore della loro opera, le reazioni dei visitatori in siti quali TripAdvisor, ove, oltre alla bellezza e all'interesse del Castello, vengono messi in evidenza la professionalità, l'entusiasmo, la dedizione del nostro personale. Un altro elemento questo che rende custode ideale del Castello la Marina Militare, che lo ha saputo valorizzare attraverso la manutenzione e il restauro praticamente continui, attraverso la ricerca archeologica, attraverso l'apertura al pubblico fino a notte fonda, caso pratica-

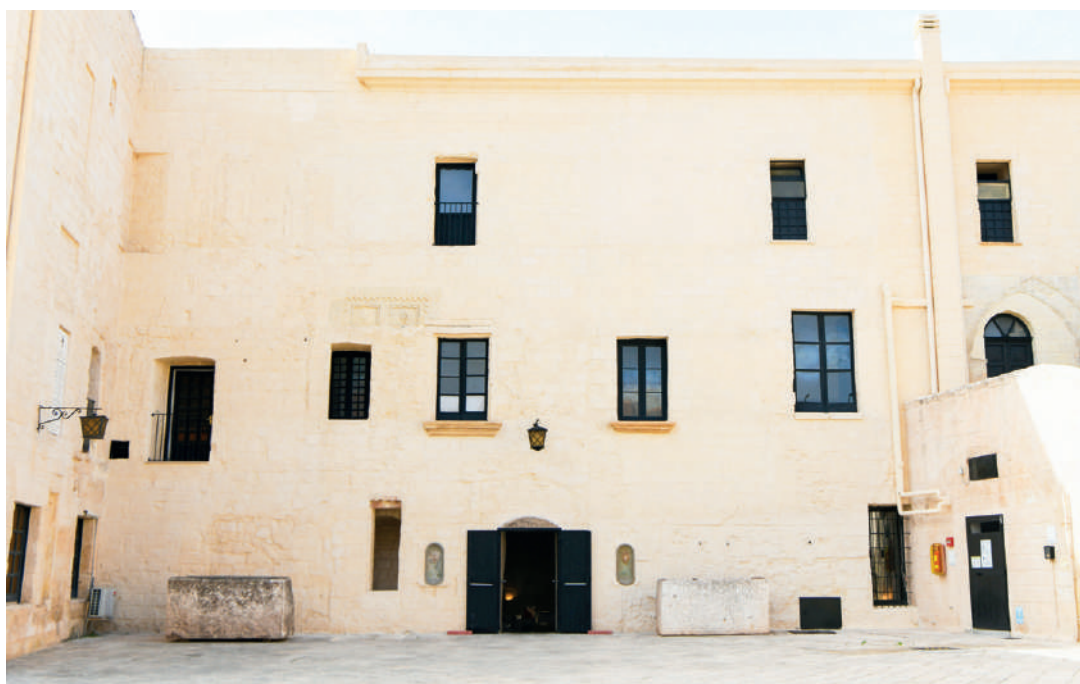


mente unico in Italia. Infine, con l'arrivo delle navi da crociera, il nostro personale è stato supportato con ammirevole efficacia dai "vecchi marinai" dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia e della Componente Nazionale Sommergebilisti. Preparati e motivati, questi hanno risposto con esemplare entusiasmo e commovente dedizione all'esigenza determinata dall'affluenza di migliaia di crocieristi dimostrando lo stesso spirito di servizio dei loro colleghi che servono la Nazione sia in mare sia a terra. La loro partecipazione ci ha consentito di aprire il castello ai visitatori controllando tutte le aree dell'antica fortificazione e rendendo possibile accogliere nel Castello circa 40 000 crocieristi nell'arco dell'anno 2024.



Ci parli dei progetti in itinere... con uno sguardo al futuro.

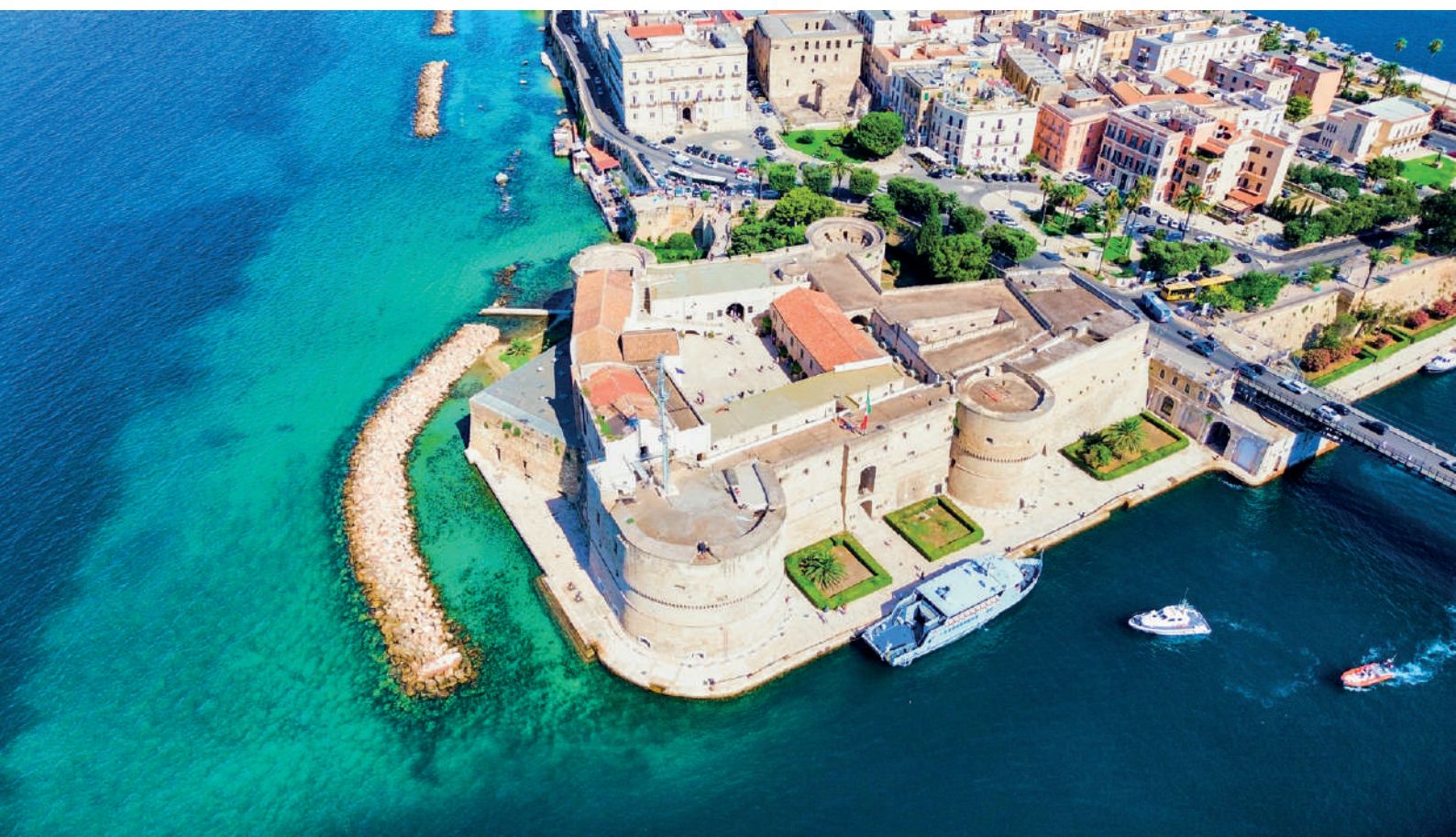
Il Castello Aragonese è come la fabbrica di San Pietro, il lavoro non ha mai fine! L'opera di valorizzazione, consistente come già detto nel restauro, nella ricerca archeologica e nelle visite iniziata dalla Marina Militare 20 anni fa, non si ferma mai. Stiamo proseguendo con un progetto ambizioso del valore di quasi tre milioni di euro gestito dalla Soprintendenza che dovrebbe iniziare entro fine anno. Un progetto di valorizzazione del patrimonio archeologico del Castello che racchiude al suo interno testimonianze di oltre 3000 anni di storia. I vari strati di terra, che si sono conservati intatti all'interno della fortificazione aragonese,



ci permettono di andare indietro nel tempo, al castello svevo-angioino, alla struttura difensiva bizantina, alle fortificazioni del periodo romano e greco portando alla luce reperti che costituiscono una sequenza ininterrotta dagli albori della città di Taranto all'epoca moderna. Questo finanziamento ci consentirà di migliorare, oltre alla prosecuzione della ricerca archeologica, la musealizzazione dei reperti e di aumentare la nostra conoscenza del castello e delle fortificazioni precedenti. Un altro importante obiettivo del progetto è rendere fruibile ai visitatori il complesso culturale bizantino portato alla luce sotto l'androne di accesso al torrione di San Cristoforo, probabilmente la chiesa dei quaranta martiri di Sebaste, una testimonianza particolarmente significativa della storia religiosa della città.

Infine, in accordo con l'università di Bari, è stato finanziato un progetto di circa sette milioni di euro per installare, nei locali ubicati sopra la piattaforma sommitale di levante, un polo bibliotecario che avrà anche una spiccata caratterizzazione marittima.

Proseguiremo con le visite investendo sempre di più nella formazione del nostro personale, rendendolo in particolare edotto delle novità che emergono dal restauro e dalla ricerca archeologica. Ad esempio, recentemente abbiamo restaurato la parete della facciata della corte interna tra il maschio e il torrione della bandiera scoprendo, grazie alle decorazioni dell'opera muraria, che la parete e il retrostante corpo di fabbrica appartenevano al castello svevo-angioino. Ed è appunto questo uno dei risultati più importanti del restauro e della ricerca archeologica: riuscire a distinguere le varie fortificazioni che si sono succedute in questo sito nell'arco di quasi 3000 anni e farne partecipi prima di tutto il nostro personale e quindi i visitatori.



LA BARCA TI ABBANDONA?

di Umberto Verna

Nessuno mai vorrebbe parlare e scrivere di questo argomento. La zattera deve essere per tutti noi naviganti l'ultima spiaggia. A monte, prima di arrivare qui, ci sono state date tante possibilità per evitare questa situazione: una buona manutenzione della nostra barca, le scelte nel mio ruolo di Comandante, una pianificazione più accurata delle condizioni meteo, della rotta, dei pericoli della navigazione, della capacità dell'equipaggio di aiutarmi in caso di imprevisto o incidente, ecc.

Tante, tante cose che generalmente, da buoni marinai e Comandanti, abbiamo fatto in altre occasioni ma ora, proprio oggi, in questo istante: la barca ci abbandona!

Si parla sempre di abbandonare la nave, invece, a seguito di vari incidenti avvenuti in regate importanti (Fastnet del '79, Sidney Hobart 1998) durante le quali, per varie situazioni tra cui impreparazione e confusione, le persone sono salite sulle zattere abbandonando le barche che sono state trovate ancora a galla. Da allora ci siamo educati a pensare che non siamo noi ad abbandonare la barca ma è lei ad abbandonare noi. Fin che non ci abbandona lei noi lottiamo per tenerla a galla. È comunque più sicura e rintracciabile una barca in avaria anche grave, semi affondata, che una zattera in mezzo al mare! Inoltre: chi c'è mai stato su quell'oggetto misterioso, chiuso da sempre e per sempre in una valigia o in una scatola bianca?

Come sarà, cosa ci troverò dentro e come mi troverò lì dentro?

Allora prepariamoci con questo primo articolo a conoscere l'oggetto zattera di salvataggio. In un secondo articolo parleremo di COME LA USO (dove la metto, come la varo, come ci salgo e cosa fare a bordo) ma anche di MANUTENZIONE e CURA. In questo articolo parliamo dell'hardware nel prossimo del software.



DM 12/08/02



ISO 9650 con
rampa di risalita



ISO 9650
autoraddrizzante



SOLAS
anti ribaltamento

Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo). È giusto non chiamarla di zattera di sopravvivenza visto che in fondo si tratterà solo di aspettare lì dentro

l'arrivo dei soccorsi. A proposito li avete chiamati? Avete avvisato qualcuno di cosa vi sta succedendo?

Non è così scontato chiederlo perché purtroppo, ancora oggi, abbiamo a bordo gli strumenti e le procedure per farlo ma pochi organizzano a bordo un briefing e spiegano al proprio equipaggio le procedure su come chiedere assistenza o salvataggio.

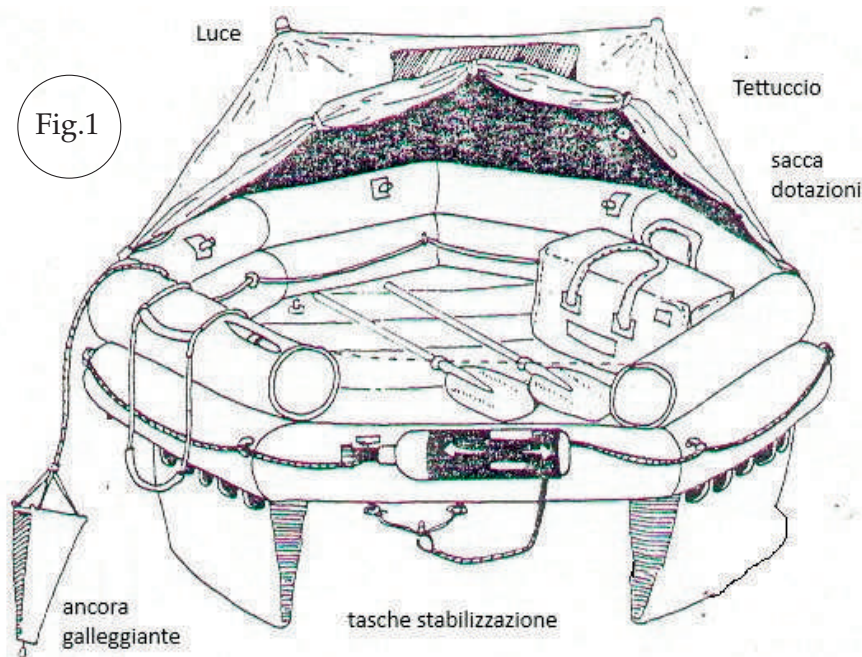
In questo articolo ragioneremo anche sulla nuova normativa che offre al Comandante alcune alternative e la possibilità di scegliere se imbarcare o no la zattera, se prenderne una costiera anche se si naviga in altura e addirittura la possibilità di affidarsi al tender e non imbarcare la zattera, ma a certe condizioni.

LE ZATTERE D.M.12/08/2022,n.219

Al plurale perché ce ne sono tante e non tutte sono uguali per qualità, caratteristiche e prezzo.

In Italia essendoci il D.M.12 agosto 2002, n.219 che ne determina la fattispecie abbiamo un allineamento della qualità e del prezzo ma non certo verso il top di gamma. È anche vero che visto l'area di navigazione molto protetta in cui navighiamo, il Mediterraneo centro orientale è definito area entro 24 ore da un soccorso, questo standard potrebbe bastarci. I dati in possesso del nostro Centro Studi, per fortuna pochi, danno tempi di intervento nel Mediterraneo mediamente di due ore e inferiori alle dieci ore.

Di per sé la zattera è un gommone ma ha delle caratteristiche assolutamente differenti che la rendono più adatta ad aspettare i soccorsi (se li avete chiamati dando la vs posizione correttamente). (Fig.1)



Ha un tettuccio che protegge dal sole e dal freddo. È molto più stabile di un gommone perché dotata di tasche di stabilizzazione. Scarroccia molto meno di un gommone perché oltre alle tasche che frenano ci sono una o addirittura due ancore galleggianti che servono proprio per non allontanarsi dal punto in cui avete chiesto di venirvi a cercare. Poi c'è una luce esterna ed una interna che si attivano automaticamente, in alcune zattere pare più un lumino dei morti ma c'è. Il colore del telo o del tubolare la rende ben visibile di giorno ed infine vi sono delle dotazioni per farsi vedere (razzi e fuochi) e in alcune anche da mangiare e

da bere. In alcune perché in altre queste dotazioni possono essere contenute in una sacca esterna (grab bag) rendendo così la zattera più piccola e più leggera.

CONTENITORE RIGIDO O MORBIDO?

Le zattere sono sgonfiate e messe in un sacco per il sottovuoto al fine di renderle più compatte ma anche per proteggerle nel tempo. Poi possono essere confezionate in una valigia morbida chiusa con una cerniera o in un contenitore rigido che a volte è serrato con delle reggette in plastica o metallo. In entrambi i casi per gonfiarla non c'è nulla da aprire o tagliare, basterà metterla in mare e tirare il cordino. Pare strano a molti ma ancora chiusa la zattera galleggia. Anche se pesante fuori dell'acqua in acqua, per regolamento, deve galleggiare perché, su barche grandi, viene posizionata in un punto libero da impedimenti, esempio il flying bridge di un motor yacht, su una sella dotata di gancio idrostatico. Un meccanismo tarato per tagliare, raggiunta una certa profondità, la fascia che tiene la zattera al supporto. A quel punto la zattera che galleggia anche chiusa salirà in superficie e il cordino di attivazione che è legato alla barca andrà in tensione e aprirà la zattera.

A proposito di **cordino o barbetta**. È importante sapere che quel cordino che sporge dal contenitore è lungo parecchi metri perché se la varo dal ponte di una nave non deve gonfiarsi in aria ma arrivare in mare. Sull'etichetta della zattera troverete scritto: lanciabile da 6-8-10 metri, vuol dire che quel cordino è lungo almeno 6-8-10 metri.

Sapendo questo non vi spaventerete se dovendola aprire avrete da tirare metri e metri di barbetta, ad un certo punto comparirà un marker colorato che vi segnalerà il momento in cui tirando ancora con forza la zattera si gonfierà.

Contenitore rigido o valigia morbida? Dipende spesso da dove si posizionerà la zattera a bordo: se all'esterno contenitore rigido, se in un gavone è meglio il contenitore a valigia con maniglie su vari lati. Questo argomento verrà approfondito nel prossimo articolo.

ZATTERA COSTIERA D.M.02/03/2009 G.U.n.85 dell'11/04/2009

Il Decreto Ministeriale del 17 settembre 2024 n.133 nell'allegato V (articolo 54) riporta la tabella delle dotazioni minime da tenere a bordo in relazione alla distanza dalla costa. Sino a 6 miglia dalla costa la zattera non è richiesta. Tra le 6 e le 12 miglia è ammessa una zattera definita costiera.

Vediamo qui le differenze rispetto alla zattera autogonfiabile «vera»: è senza il fondo anti ipotermia, senza la tenda di copertura che protegge dall'acqua e dal sole, ha solo due tasche stabilizzatrici da 40 lt, il materiale riflettente sotto e sopra la zattera è di soli 1000 cmq totali, non ha la luce ad attivazione automatica. Come dotazioni interne, rispetto a quelle della zattera «vera» riportate in figura 2 non



ha i razzi i fuochi di segnalazione, l'ancora galleggiante, l'anello galleggiante per il recupero di un naufrago, le coperte di protezione termica, la casetta medica e le pastiglie per il mal di mare. Non ha i viveri e ha solo 0,250 ml di acqua a persona

LA GRAB BAG



Più che una sacca da prendere e portare sulla zattera è un concetto previsto dallo standard europeo ISO9650 il cui cappello della norma è: la zattera per il diporto deve essere piccola e leggera affinché possa essere facilmente usata da un equipaggio familiare.

Il concetto è di avere una zattera con solo alcune cose indispensabili e una sacca esterna alla zattera contenente quelle cose che serviranno a bordo in relazione al numero di persone presenti a bordo e alla distanza da un soccorso.

In Safety World consigliamo di averne una gestita dal Comandante ad apertura orizzontale con gli scomparti interni per posizionare radio, EPIRB, razzi, fuochi, telefonino... tutte quelle cose che servono per mantenere il contatto con i soccorritori che avrete avvisato prima di lasciare la barca e una seconda, quella ufficiale della zattera contenente viveri, acqua, coperte termiche ecc.

Non dimenticate i documenti vostri, del vostro equipaggio e della barca oltre al giornale di bordo, questo misterioso oggetto che pochi considerano ancora utile ed importante ma lo è, soprattutto in questi casi.

LA NUOVA NORMATIVA

Da quest'anno, chi naviga entro le 12 miglia dalla costa può sostituire la zattera costiera con il battello pneumatico di servizio (T/T con nome barca ecc.) se munito di marcatura CE UNI EN ISO 6185 purché «pronto all'uso e variabile a mano, munito di dispositivo di risalita a bordo», in grado di imbarcare il numero di persone presenti a bordo e dotato del kit di sopravvivenza previsto per la zattera costiera.

Chi naviga oltre le 12 miglia ma entro i limiti SAR italiana «se munito di strumenti elettronici per la geo-localizzazione, può avere a bordo i mezzi di salvataggio collettivi previsti per la navigazione entro le 12 miglia dalla costa».

Per il buon marinaio la scelta può essere anche diversa considerando che la voglia di allargare il proprio raggio di navigazione viene a tutti e comunque naufragare per un incendio a bordo o naufragare a sei miglia dalla costa con vento da terra al tramonto ed avere un mezzo adeguato non è mica male.

DOVE LA METTO? COME LA VARO? COME SALIRCI? COSA FARE A BORDO? Queste le domande a cui daremo risposta nel prossimo articolo senza trascurare consigli sulla **MANUTENZIONE** e **CURA**

LA PARTE DEL BARITONO

Rivista della Lega Navale Italiana

Maggio 1922

di Ersilio Gamba

Non ho francamente idea di chi sia stato Ersilio Gamba. Ho fatto qualche ricerca ma è passato tanto tempo. Eppure, sfogliando la raccolta plurisecolare della Rivista della Lega Navale, nel numero del maggio 1922, ho trovato questo racconto di mare.

Non so chi sia dunque Ersilio Gamba ma di una cosa sono certo. Che sia stato o no – e sicuramente lo è stato – un buon marinaio, è uno che sa scrivere. I modi giusti, i tempi giusti, forse qualche eccesso di virgole e periodi lunghi ma siamo nel 1922 e ci sta. La storia è semplice, ricca di atmosfera e di colpi di scena, e, se non siamo a Georges Simenon, non ci manca poi moltissimo. Il che vuole dire parecchio.

Ersilio Gamba sa scrivere e, da quella miniera che è l'archivio della Rivista della Lega Navale, vale proprio la pena di riprenderlo e di rileggerlo. Dopo oltre cento anni, non ha perso il suo fascino. Tutt'altro.

Buona lettura!
CR

Quando navigavo come secondo timoniere mi era frequente il viaggio per il centro dell'Africa, più giù, anche sino al Capo di Buona Speranza. Partendo dai porti dell'Italia Settentrionale, da Genova o da Venezia, e superato in pochi giorni lo Stretto di Gibilterra, la navigazione verso le isole Madera e il Congo e l'Africa Meridionale inglese era facile, sì. Senza improvvise novità che spesso in mare sono sorprese spiacevoli: ma anche noiosa. Noiosa specialmente d'estate, quando il sole, presso l'equatore, era a perpendicolo sulla testa e il caldo opprimente e il sonno, di giorno, difficile a vincersi, poi che soltanto di notte un poco d'aria che vorrei dire fresca, veniva dal nord o dai monti dell'Atlantide e allora dava gioia obliare in cuccetta e goder di respirare, seduti sul cassero o appoggiati ai bordi della nave. Come noi, i passeggeri vivevano una loro vita notturna, ben più comoda della nostra, poi che erano liberi di riposare in cabina, tutto il giorno: e certuni per evitare il caldo, non s'alzavano neppure per la colazione di mezzogiorno. Il piroscifo andava così, per il mare calmissimo e deserto, senza rumore se non era lo sciacquio dell'acqua rotto lentamente dallo sperone: e pareva alla deriva, in quell'oceano senza limiti, senza confini, senza orizzonti; e i passeggeri, quasi sempre pochi, contavano i giorni di navigazione che li separavano dall'arrivo, tanto noiosa era la vita di bordo, non offrendo il piroscifo, vecchio, senza nessun genere di distrazione, nessuna specie di passatempo; qualche prete, missionario, fra i passeggeri, qualche donna, qualche famiglia, al completo di impiegati inglesi o francesi che raggiungevano le loro sedi, al Congo o nel paese dei Boeri; qualche piantatore italiano, o commerciante di caffè e noi, dell'equipaggio, una

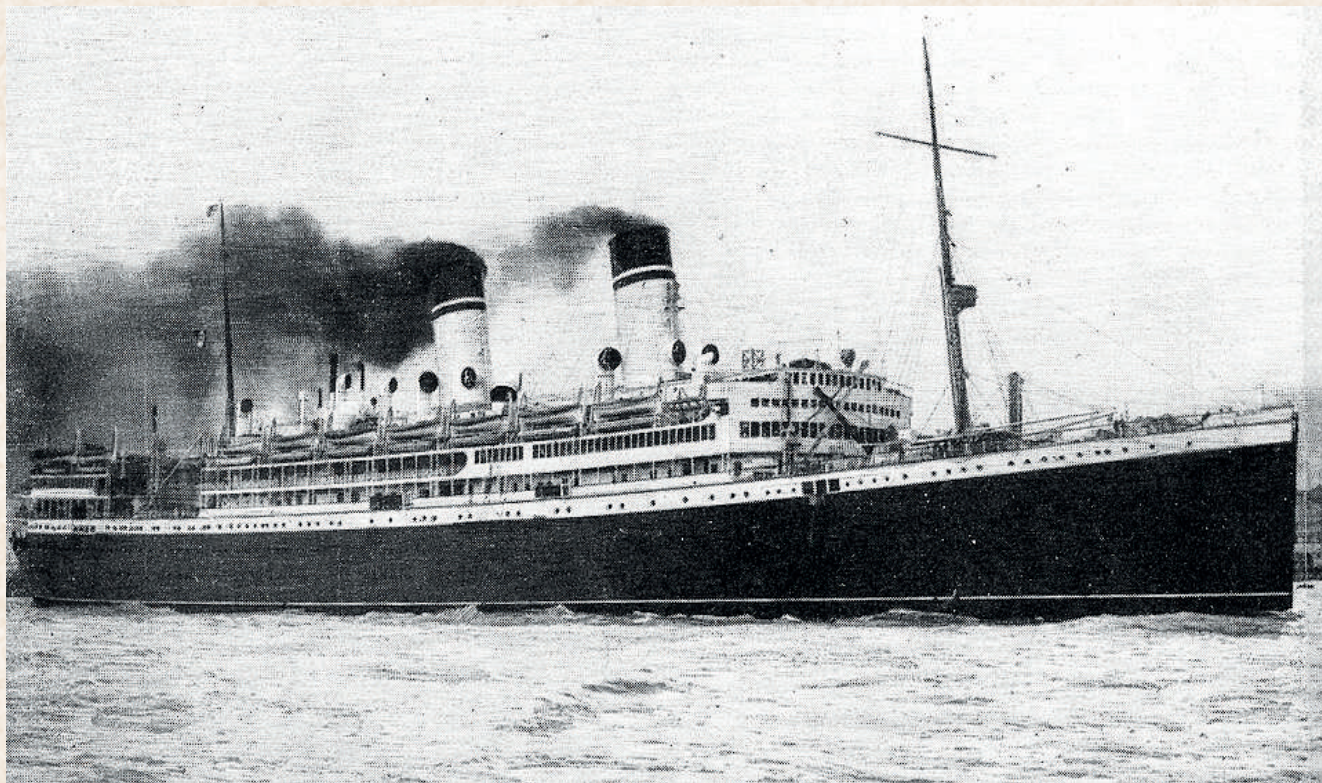
ventina, oramai da più mesi insieme, che non avevamo più nulla, oramai, a dirci, se non per chiederci l'un l'altro qualche pizzico di tabacco per ingannare il tempo, nelle ore di guardia.

Io cantavo. Ho avuto dalla natura il dono di una discreta voce baritonale, che non ho coltivato; perché se l'avessi coltivata forse sarei pure io nella schiera di quei cantanti che calcano i teatri di provincia, col loro minuscolo repertorio di opere, sospinti avanti di «piazza» in «piazza» da pochi applausi e da molta sopportazione, a continuar il mestiere, sin che, sgolati, non diventano agenti di collocamento per tenori e soprani novizi, o impiegati d'ordine di banca o di ufficio; il che avrebbero dovuto fare subito, con buona pace di tutti. Io non ho mai curato la mia voce. A terra, quando sono a terra, la sera, vado a godermi l'opera, a teatro; alla mattina dopo ripeto i motivi che mi sono rimasti impressi: i più facili, ove la nota fondamentale torna continuamente e sono racchiusi in sé, senza svolgimento.

Ora a me, come secondo timoniere, capitava di frequente il servizio notturno: che era piacevole quando si navigava d'estate, nei mari meridionali. Allora, finito il mio turno, che durava quattro ore, lasciata la ruota del timone al mio compagno, cominciavo a solfeggiare; e spesso senza che me ne avvedessi la voce saliva di

tono, si espandeva, richiamava l'attenzione di qualche passeggero, svegliavo dal sonno qualche missionario che brontolava dalla cuccetta senza osare protestare forte, facevo balzare dalla cabina qualche vecchio o qualche vecchia – più facilmente qualche vecchia – che protestava per non poter dormire e che era uno scandalo quel cantare solitario, quando tutti riposavano; tornava il silenzio. A volte dei passeggeri di raccoglievano sotto il ponte, ascoltavano le arie di Bellini e di Verdi, ne erano contenti, al punto da domandare, anche con insistenza, il bis: che io concedevo subito; così, col mio canto che aveva, sul mare straniero, un sapor di nostalgia che prendeva il cuore, nell'ombra della notte, sotto il lume delle stelle, mentre l'aria era immobile e ogni cosa taceva, le ore passavano più facilmente e il mio godimento era infinito.

In un viaggio avvenne questo. Presso l'equatore, una notte stellata, mi misi a cantare. Alcuni passeggeri salirono dalla sala, dov'erano raccolti a discorrere, si avvicinarono al ponte: ascoltarono in silenzio. D'improvviso, un canto mi rispose. Io avevo finito una frase, dolcissima, che avevo ritrovato nella mia memoria musicale, di un'opera che mi pare del Bellini; una frase da baritono che ha – strana cosa! – un duetto d'amore con la prima donna; strana co-



sa, poi che nei melodrammi nostrani al baritono è sempre affidata, purtroppo la parte del marito ingannato che si vendica contro il soprano sua moglie e il tenore che è l'amico del cuore, spietatamente. Un canto mi rispose, con la stessa frase della prima donna, nel duetto. E la voce ignota, che veniva dal gruppo dei passeggeri che io potevo solo intravedere sotto il ponte, era chiara, dolcissima, lievissima, un poco tremante: come se venisse da una giovinetta, dalla gola di una giovinetta delicata, quasi timorosa che la ascoltassero, quasi timida di usare tanto. Come è la ebbe finito, ripetei la frase mia: nebbia ancora risposta; e poi gli altri applaudirono, chiesero il bis; la voce di donna senti che rifiuto; e discutendo, scomparvero dalla sala.

Rimasi tutta notte col cuore in sussulto. Quella voce sì chiara, si pura mi aveva toccato. Mi pareva di riunirla ogni istante, tanto le orecchie ne erano piene, e la mente me la ripeteva. Decisi, in cuccetta, prima di prender sonno, di ricercare la mia eroina, fra i passeggeri. La cosa non doveva essere difficile, poiché i passeggeri erano pochi: e tra essi, quattro donne: una vecchia, che viaggiava col marito, più vecchio ancora di lei, una giovane signora e due signorine: fra queste 3 sorelle dovevo trovare quella che cercavo: tanto più che le due signorine corrispondevano, nella persona, all'immagine che mi ero formato nel cuore e nella mente: alte, sottili, snelle, giovanissime; non ancora, tutte e due, ventenni. Di esse, una era bionda, e aveva due mani bianchissime; e l'udì, nei giorni seguenti, parlare parlare con un tono di voce lievissimo, quasi aereo; doveva, al certo, essere lei.

Mi misi a cercare tutti i modi possibili a me, marinaio, di avvicinare la donna del mio sogno. Di mattino, per tre o quattro giornate, mentre in coperta si faceva la solita pulizia, minuziosa, i passeggeri stavano raccolti in coperta, sotto le tende tirate a difesa del sole, godendo dell'illusione dell'aria mattinata meno calda, io adagio adagio ma avvicinavo, ora guardando il mare per darmi un significato, ora seguendo con gli occhi il lavoro di pulizia, per apparire incurante dei passeggeri che parlavano fra di loro, voce bassa, con poche parole, annoiati. Il cuore mi batteva. E avevo ricordo bene un ciuffo dei miei capelli neris-

simi che si ostinava a non voler stare apposto sulla fronte: onde e che la toilette che mi ero fatto, scrupolosa, per apparire e presentabile, ne risentiva in quel particolare dei capelli che si scompigliava, ribelli al pettine e all'acqua. Che cosa io sperassi da un possibile avvicinarsi mio a quella ragazza, ben diversa, per condizione e per educazione, da me, che cosa io sperassi non mi ero domandato, non volevo non me lo volevo domandare: ma sentivo nell'animo che mi sarebbe bastata un'occhiata buona un sorriso, il complimento più gentile di quella simpatia nata senza conoscersi in una notte estiva sotto un cielo pieno di stelle, una parola scambiata, di nascosto, nell'ombra di una sera, presso il bordo della nave, con le mani sui bianchissime nelle mie; poi il profumo di quella tenuissima avventura, nella mia memoria, che forse non l'avrebbe dimenticata mai più. Avvicinandomi ai passeggeri, stavo per ad ascoltarli, in un angolo della coperta; e attendevo. Attendevo che il caso mi porgesse il modo di essere richiesto, di potermi meglio avvicinare. Un istante mi parve che la mia biondina mi guardasse: forse



era tale l'insistenza dei miei occhi sulla sua persona che ella fu, al certo, obbligata a volgersi era vestita di bianco, semplicemente; e dalla scollatura della veste si alzava fuori la gola fine, rosea, venata; in realtà sua era ben piccola, dolce: degna del sogno che mi ero crollato in cuore e che ora mi mordeva crescendo d'intensità. Mi parve che anche chi che mi sorridesse, lievemente. Allora la mia persona ha dove assumere un atteggiamento di stupore, di gioia, di attesa e di sorpresa insieme, così strano che un marinaio, passandomi accanto mi sveglia da quel torpore, con un urto, canzonando se per caso fossi innamorato.

Una sera, come già le prime ore notturne erano passate, e i passeggeri si erano già raccolti in cabina io stavo melanconicamente al mio posto, e tutto era pieno silenzio, intorno, mi parve, d'improvviso di intravedere, nell'ombra, una figura salire dalla sala, indugiare in coperta, dirigersi verso prua, lentamente. La figura era vestita di bianco, con un velo, mi parve, in testa; Donna certamente. Il cuore mi balzò in petto. Non poteva essere che lei, cercar solitudine il silenzio profondo e la pace in cima alla nave allora Usai tutto: misi a cantare, voce bassa, prima, crescendo di tono, poi, la melodia baritonale che aveva avuto risposta di donna, quella sera. Come ebbi finito la mia parte, attesi palpitando. La risposta venne, così pura, così lieve, così soave che il paradiso sembrava essersi raccolto in quella voce, in tutta la sua dolcezza era lei, che finalmente mi aveva compreso, che corrispondeva al tumulto delle mie sensazioni, che mi amava. Inchiodato al mio posto, incapace di muovermi, mi beavo di quella visione vicina e lontana, silenziosa e canora, da cui tutti i miei sensi parevano di pendere, che sembrava la sorgente della mia esistenza. Io non so quanto tempo passo, in quel modo: certo molto; Perché la figura sarà appena ritirata in cabina che sentii salire sul ponte il timoniere di turno: mattina.

La sera dopo la visione si ripete, deliziosa. La terza sera si ripete ancora. Di giorno, per

quanto mi affannarsi a trovare una soluzione a quel mistero, non mi fu possibile avvicinarmi ai passeggeri. Dovevo, dunque, attendere la notte, propizia; e prendere il coraggio a due mani, avvicinarmi alla figura di donna, parlarle, decidere. Una sera in cui avevo stabilito tutto, mi mancò la forza di scendere dal ponte di comando: come se, d'improvviso, con le gambe mi si fossero piegate e ogni energia m'avesse lasciato. Ma la sera dopo ero deciso. Attesi la donna con calma, vincendo il battere dei polsi, sicuro di me. Come i passeggeri si furono ritirati in cabina, e il momento stava per giungere, capì che non era il caso di indugiare oltre. Scesi dal ponte, mi sotto di esso, in attesa non doveva mancare al convegno tacito, quella sera, come le altre sere. Infatti, dopo qualche minuto, la donna velata apparve, si diresse verso prua, scomparve dietro un fascio di corde. M'attendeva?

Mi attendeva. Ora bisognava muoversi senza far rumore, soprattutto per non richiamare l'attenzione dell'ufficiale sul ponte. Camminai adagio sulla punta dei piedi, evitando di far rumore, sfuggendo agli ostacoli, nascondendomi ogni passo. Sembrava un uomo che muovesse a commettere un furto a compiere un delitto. Superata la coperta, qui davanti d'improvviso, il castello di prua. Mi parve una cosa nuova, tanto il cuore mi batteva, tanto strana erano le sensazioni che provavo, in quel momento. Ricordo di aver guardato, per un istante, in alto, il cielo. Il quale era sereno, pieno di lumi di stelle, invitante. La figura di donna era là, in cima alla nave. Mi attendeva. Mi diresti risolutamente verso di lei, ora che potevo camminare sicuro, diritto, verso quello che mi sembrava il mio nuovissimo destino. Mi avvicinai. Ella non si muoveva. Sembrava assorta guardarmi; mi guardava e mi sorrideva certamente. A pochi passi da lei, ebbi la tentazione di parlarle, di dirle il mio cuore, risoluto a tutto. Non potei. Mi avvicinai ancora. Il momento era decisivo. Ella si mosse di un passo, quasi a venirmi incontro. Ecco: a tu per tu. Sollevò il velo, sorridendo. Era la vecchia.

Diario di bordo della Lega Navale Italiana

gennaio-marzo 2025

di Michele Valente

6 gennaio - «I Re Magi vengono dal mare»: la festa dell'Epifania della Lega Navale di Salerno tra solidarietà e tradizione

Si è tenuta alla Lega Navale di Salerno la decima edizione de «I Re Magi vengono dal mare», l'Epifania solidale in favore dei bambini e ragazzi più svantaggiati della comunità salernitana. I Re Magi della Lega Navale sono approdati con la loro barca al Porto Masuccio Salernitano, accompagnati dal suono delle zampogne di Antonio Giordano e Vincenzo Ferraioli e si sono recati in visita al Presepe vivente allestito presso la sede della LNI. È seguita l'esibizione del coro dei bambini della Scuola del Mediterraneo, diretti dalla maestra Elisabetta De Caro e la distribuzione di doni e dolcetti ai bambini e ai ragazzi presenti.



25 gennaio - Inaugurata a Palermo la sede della Lega Navale ospitata in una villa confiscata alla mafia

La Lega Navale di Palermo ha inaugurato la rinnovata sede sociale in Via Marinai Alliata, 4c, ospitata in una villa confiscata che la mafia impiegava come raffineria di droga. L'immobile, affidato nel 2005 alla Sezione palermitana della LNI, ha beneficiato in passato di diversi interventi di ristrutturazione, ma i recenti lavori rappresentano l'avvio di un progetto più ambizioso e significativo. Grazie a queste migliorie, realizzate grazie al contributo dei Soci della LNI, la struttura è stata resa accessibile alle persone con disabilità e pronta ad accogliere attività inclusive rivolte ai cittadini di Palermo, oltre ad ospitare eventi e iniziative sportive, culturali e formative per atleti e appassionati di mare provenienti da tutta Italia.



26 gennaio - Intitolata a Giangiacomo Ciaccio Montalto Vega, barca a vela della Lega Navale di Trapani confiscata alla criminalità organizzata

La LNI ha intitolato al magistrato Giangiacomo Ciaccio Montalto, ucciso all'età di 42 anni da Cosa Nostra il 25 gennaio 1983 a Valderice (Trapani), la barca a vela *Vega*. Si tratta di un Beneteau Oceanis 430 confiscato alla criminalità organizzata per traffico di migranti e affidato dallo Stato alla Lega Navale di Trapani, che impiega l'imbarcazione nell'ambito della campagna «Mare di Legalità» per attività nautiche di pubblico interesse, in particolare in favore dei giovani e delle persone con disabilità o in condizione di disagio socio-economico. Lo sloop affidato alla LNI trapanese è stato sottoposto a interventi di ristrutturazione e rimessaggio grazie al contributo dei Soci per destinarlo a progetti sociali, sportivi e di protezione ambientale. A bordo sono state già svolte attività in collaborazione con l'Ufficio Esecuzioni Penali Esterne (UEPE) di Trapani e sono in programma progetti di formazione con gli studenti di ingegneria delle tecnologie per il mare dell'Università di Palermo. La locale Sezione della LNI rafforza così il suo impegno per l'educazione alla legalità e ai valori della solidarietà e dell'impegno sociale nel ricordo del magistrato trapanese, amante del mare e velista. La LNI insieme all'Associazione Nazionale Magistrati gli dedica dal 2018 il Trofeo velico «Giangiacomo Ciaccio Montalto», che lo scorso anno ha visto anche la partecipazione di *Vega*.

1° febbraio - Il Vespucci, Straulino e le storie di mare celebrati dalla Lega Navale a Ostia

La Lega Navale Italiana ha celebrato con un evento culturale nella sua storica sede al Lido di Ostia, fondata nel 1938, la nave scuola della Marina Militare «Amerigo Vespucci» e la storia di due suoi iconici comandanti, Francesco Bottoni e Agostino Straulino, con l'inaugurazione della mostra itinerante dedicata a quest'ultimo. Nel corso dell'evento di Ostia, il *Vespucci* è stato protagonista di un



racconto corale animato dalla giornalista e scrittrice Angela Iantosca, in cui si sono susseguite le testimonianze e gli aneddoti «di bordo» raccontati dal Presidente della Lega Navale Italiana, l'Ammiraglio Donato Marzano, da Corrado Ricci, giornalista, curatore della mostra su Straulino e fondatore del Cantiere della Memoria, dal Capitano di Vascello, Angelo Patruno, già comandante del *Vespucci* nel 2016-17, dal giornalista sportivo Giulio Guazzini e dalla scrittrice Sybil von der Schulenburg, autrice del libro *Come vento tra le vele*. Il romanzo – vincitore del Premio Marinovich 2025 nella sezione narrativa – racconta la storia d'amore tra l'avvocata Lorenza Mel e Francesco Bottoni, comandante del *Vespucci* nel 2003-2004, prematuramente scomparso nel 2019. Si incontrano per la prima volta sul *Vespucci* e da quel momento non si lasciano più, in un'appassionante storia di vita tra «venti favorevoli e tempeste improvvise» ricostruita dall'autrice, che ha conosciuto entrambi i protagonisti.

17 febbraio - Aperte le iscrizioni alla stagione 2025 dei corsi estivi nei Centri Nautici Nazionali

Partita la nuova stagione dei Centri Nautici Nazionali della Lega Navale Italiana, confermando il proprio impegno per l'avvicinamento e la formazione dei giovani agli sport nautici. Dal 17 febbraio sono aperte le iscrizioni ai corsi estivi di vela, canoa e canottaggio che, da giugno ad agosto, accoglieranno 1400 tra allievi (8-15 anni) e aspiranti aiuti istruttori della LNI (16-17 anni) nei Centri Nautici di Belluno sul Lago di Santa Croce, Ferrara sul Lago delle Nazioni, Taranto in località San Vito e Sabaudia sul Lago di Paola. I corsi durano 12 giorni e rappresentano un'opportunità unica di socializzazione e di formazione per bambini e ragazzi che non vivono abitualmente l'ambiente marino e lacustre. Tra le novità della stagione 2025, l'introduzione di un corso di windsurf a Belluno e in via sperimentale a Taranto, come ampliamento del corso di vela con derive. Oltre alla formazione teorico-pratica nelle discipline sportive, agli allievi vengono impartite nozioni sulla tutela dell'ambiente, sul primo soccorso e sulla meteorologia.

Per maggiori informazioni e per iscriversi, consultare il sito www.leganavale.it.

8 marzo - Le iniziative della LNI per la «Giornata della donna»

La LNI ha celebrato con un weekend di iniziative in tutta Italia la Giornata della donna, che ricorre l'8 marzo. Le Socie della Lega Navale Italiana sono parte attiva dell'associazione fin dalla sua fondazione: infatti, nel primo Statuto approvato il 2 giugno 1899 si riconoscono alle donne «gli stessi diritti degli altri Soci». In linea con i propri principi statutari, la LNI è impegnata a promuovere nelle proprie sedi, nelle basi nautiche e nelle scuole l'educazione al rispetto reciproco, il contrasto alla violenza di genere con la campagna «Una cima rossa contro la violenza sulle donne» e a contribuire ogni giorno alla piena partecipazione



di bambine, ragazze e donne alle attività culturali, sportive, sociali e ambientali dell'associazione, affinché ogni Socia possa esprimere al meglio le proprie potenzialità all'interno e all'esterno della Lega Navale Italiana.

Sul sito www.leganavale.it e sui canali social media delle Sezioni e Delegazioni le immagini e il racconto delle attività svolte.

20 marzo - A Trieste avviata collaborazione per la tutela ambientale tra Nautico, Lega Navale e Arpa

Avviata a Trieste la collaborazione tra Arpa Friuli-Venezia Giulia, Istituto Nautico «Tomaso di Savoia Duca di Genova-Galvani» e Lega Navale Italiana Sezione di Trieste per promuovere tra i giovani studenti la salvaguardia dell'ambiente marino. Durante le uscite in mare con le barche della LNI, gli studenti avranno l'opportunità di monitorare i parametri fisici dell'acqua lungo una rotta prestabilita e confrontarli con i dati stimati dai modelli ambientali implementati di Arpa Fvg, oltre che con i dati rilevati dalla rete RADAR-HF del Golfo di Trieste.





LEGA NAVALE ITALIANA
CENTRI NAUTICI NAZIONALI

APERTE LE ISCRIZIONI AI CORSI ESTIVI 2025

Vivi un'estate di sport e divertimento a contatto con la natura a **Belluno** sul Lago di Santa Croce, a **Taranto** in Mar Grande, a **Ferrara** sul Lago delle Nazioni e a **Saubaudia** sul Lago di Paola come **allievo** (8-15 anni) o **aspirante aiuto istruttore LNI** (16-17 anni).

ISCRIVITI SU WWW.LEGANAUALE.IT





Le recensioni



autori: Pasquale B. Trizio
editore: Gelsorosso
edizione: 2023
pagine: 244
prezzo: € 20,00

Cronache marinare dell'Adriatico

Luciano Magnanelli

Libro per appassionati di mare e di storia della navigazione in particolare, le *Cronache marinare dell'Adriatico* di Pasquale Trizio introducono piacevolmente il lettore nel mondo del piccolo cabotaggio in Adriatico nel XVII e XIX secolo grazie a un susseguirsi di avventurosi racconti di mare sempre perfettamente inquadrati dal punto di vista storico. Nonostante i rivolgimenti avvenuti nell'ambito del commercio marittimo internazionale a partire dal XVI secolo a seguito delle nuove scoperte geografiche che avevano visto Spagna e Portogallo monopolizzare parte del commercio marittimo lungo le rotte oceaniche, l'Adriatico dal XVI aveva mantenuto

la sua importanza come rotta di ingresso nella vecchia Europa delle merci provenienti dalle Indie occidentali e orientali e come principale via di smercio dei richiestissimi prodotti pugliesi. In particolare il traffico mercantile in direzione dei porti pugliesi tra il 600 e il 700 era fiorente grazie a navi di modeste dimensioni comandate da esperti uomini di mare che provenivano dai porti del nord Europa o dai ricchi empori di Venezia, Trieste e Fiume e che ritornavano in patria oppure risalivano l'Adriatico cariche di olio e dei prodotti agricoli della terra pugliese. Il flusso ininterrotto di traffici mercantili rappresentava da un lato una fonte di ricchezza per gli armatori e gli equipaggi, dall'altro una continua sfida alla tradizionale pericolosità dell'Adriatico, dove la violenza degli improvvisi colpi di vento provenienti dal I e IV quadrante, unitamente alla presenza di pirati e corsari, erano causa di disgrazie e drammi dolorosi. Alla intensa attività commerciale che si sviluppava lungo le coste Adriatiche faceva riscontro una altrettanto fiorente attività di pirati dalmati, turchi, algerini e tunisini, che condizionò per secoli il commercio marittimo e l'incolumità delle popolazioni marinare del sud Italia. Oggi la scomparsa della pirateria e l'avvento della tecnologia, del motore, delle previsioni meteo e la migliorata capacità delle imbarcazioni a vela di stringere il vento hanno in parte attenuato la fama sinistra di un mare difficile da risalire, dove un groppo improvviso di tramontana o di grescale poteva facilmente sorprendere una imbarcazione troppo vicina

alla costa sottovento e spingerla inesorabilmente verso il naufragio. Questa sensazione di ineluttabilità del destino dei marinai che sfidavano l'Adriatico in una impari lotta contro gli elementi e contro la sorte trasparente dai resoconti avvincenti delle navigazioni che si succedono nel libro, impreziositi da dettagli di arte marinaresca recuperati da un meticoloso lavoro di ricerca eseguito dall'autore presso gli archivi notarili, dove tali testimonianze erano rese dai superstiti per fini assicurativi. Emblematica, fra le tante, la storia della *Santissima Concezione*, nave veneziana carica di mercanzie provenienti dai porti di Londra e Lisbona, che nel 1694 fu spinta da una burrasca sulle secche di Ugento, note a tutti i velisti pugliesi, dopo aver erroneamente valutato di aver doppiato il Capo di Santa Maria di Leuca e di essere entrata in Adriatico; altrettanto avvincente la descrizione delle burrasca che colpisce il tartanone di padron Bartolomeo Rocco di Fermo, il cui equipaggio attribuisce lo scampato naufragio sulle coste pugliesi a un ampolla appesa fuori bordo contenente la miracolosa manna di San Nicola, a testimonianza che oltre alla perizia marinaresca dell'equipaggio per salvare la nave era imprescindibile anche la fede e la protezione ultraterrena. Tante e variegata sono le storie riportate nel libro, tutte interessanti e avvincenti. All'autore il merito di aver fatto affiorare i veri valori aggreganti di chi va per mare, la solidarietà, l'altruismo, il rispetto della vita umana e la spiritualità che emerge spontanea durante i momenti di pericolo.

AUTORI

ALBERTO CASTI – Nato a Milano nel 1971, ma trapiantato a Roma, dove ha conseguito la laurea in Filosofia del Linguaggio per perfezionarsi in Scienze della Comunicazione. Giornalista professionista, dal 2005 è direttore della rivista Bolina. Nel 2020 ha fondato la casa editrice Casti Editore e nel 2022 ha traghettato la storica testata di vela verso il digitale creando il portale di approfondimento Bolina 2, sviluppando la newsletter Giornale di Bordo e il podcast Botta & Risposta.



FABIO DAL CIN – Ufficiale di Marina e giornalista pubblicista, dal 2021 è responsabile dell'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione del Comando Interregionale Marittimo Sud con sede a Taranto.



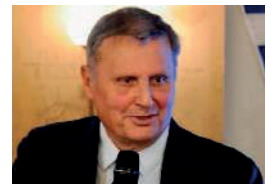
SERGIO GAMBERALE – Giornalista e critico cinematografico e televisivo, ha lavorato per RAI, La7, RTV San Marino e collaborato con diverse testate del settore. È fra i maggiori esperti italiani di serial tv. Nel 2021 ha pubblicato il volume Emozioni in Serie (Tv) per Aiiep Editore.



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.



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



ALBERTO MORICI – ingegnere, giornalista e comunicatore, scrive di mare, vela e economia della nautica, trasformando numeri e dati in storie avvincenti. Esperto in strategie media e digitali, racconta progetti che parlano a pubblici diversi, con un linguaggio semplice, coinvolgente e orientato all'azione. Direttore della testata Sailbiz.it



TASSOS MAVRIS – Tassos Mavris è giornalista, editorialista per le testate finupnews.gr, shippingherald.com e per il mensile *Akti Miaouli*. È direttore della web RadioAtene (www.radioatene.net), membro della Comunità Radiotelevisiva Italofona.



ANIELLO RAIOLA – Contrammiraglio in ausiliaria delle CP, laureato in giurisprudenza, abilitato alla professione forense. È stato componente delle Commissioni ministeriali per la redazione del Codice della nautica da diporto e del Regolamento di attuazione, e per la loro riforma; 2020-2024 consigliere giuridico del Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT, insignito di Encomio solenne come massimo esperto nel settore della normativa sulla nautica da diporto. Collabora come docente con diverse Università italiane; autore di manuali e pubblicazioni.



CORRADO RICCI – Giornalista professionista, ha scritto per 40 anni su La Nazione, affrontando i mari, spesso tempestosi, della cronaca nera e giudiziaria. Ma il mare più ricercato è sempre stato quello di acqua e sale. Ora collabora con Nautica. Dal 2016 ha dato vita al «Cantiere della Memoria», museo interattivo e luogo espositivo nel porto antico delle Grazie di Porto Venere, realizzato per celebrare l'arte dei maestri d'ascia e raccontare storie di mare.



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



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



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





Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

EUROPEAN CHAMPIONSHIPS 2025



**Campionati Europei della Classe Windsurf Techno293 e Techno293+.
Lido di Ostia dal 16 al 21 Aprile 2025, nelle acque del litorale romano,
con partenza dalla storica base nautica della Lega Navale di Ostia.**

Con il patrocinio di



Ministro per lo Sport e i Giovani



ROMA



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO



ASSOKNOWLEDGE
Coordinatore Servizi Innovativi e Tecnologici



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

ROMA