

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare

2 - 2025

LE SFIDE DEL MARE NEL XXI SECOLO

Il convegno della Lega Navale al Senato
su formazione e inclusione

L'intelligenza artificiale nel settore marittimo

A tutto foil:
come cambia il rapporto uomo-tecnologia in barca
Con l'Accademia della Crusca il mare ha la sua lingua

Il "Ventologo del Mare" LNI-Marevivo





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 - N. 2 - marzo-aprile 2025

- 2**
Punto nave
di Donato Marzano
- 4**
Una nuova squadra al timone della Rivista
di Antonello de Renzis Sonnino
- 5**
Sestante
Dove va la formazione?
Le rotte da navigare
di Giovanni Lo Storto
- 6**
La LNI lancia le sfide del mare nel XXI secolo
di Antonello de Renzis Sonnino e Rachele Colasante
- 10**
Il mare sotto algoritmo
di Antonio Dina
- 13**
AZIMUT | BENETTI
di Maria Cristina Sabatini
- 17**
Il mare ha la sua lingua
di Annalisa Nesi
- 20**
Mursia, la biblioteca del mare
di Rachele Colasante
- 23**
Le "Rotte in libertà"
di Rachele Colasante
- 25**
Il notiziario nautico di Bolina
di Alberto Casti
- 28**
"Mare di Legalità" varca i confini nazionali
di Tassos Mavris
- 35**
"Velando", si parte dalla formazione
di Michele Valente
- 39**
A tutto foil
di Giulio Guazzini
- 42**
Nuove barche, nuovi modi di vivere la vela
di Michele Valente
- 44**
Gli squali
di Emilio Sperone
- 46**
Come prevenire il colpo di calore
di Mario Busetto
- 51**
In navigazione tra cielo e mare
di Michele Valente
- 55**
Vespucci, che passione!
- 59**
Diario di Bordo della LNI
di Rachele Colasante e Michele Valente
- 64**
Letture in pozzetto
di Luciano Magnanelli

Proprietà: Lega Navale Italiana
Editore: Donato Marzano
Direttore Responsabile: Antonello de Renzis Sonnino
Direttore editoriale: Michele Valente
Collaboratrice editoriale: Rachele Colasante
Direzione - Amministrazione:
Via Guidubaldo Del Monte, 54 00197 Roma
tel. 06 809159203 - C.C. post. 30719009
www.leganavale.it - relazioniesterne@leganavale.it
Registrazione Tribunale di Roma:
n. 7727 del 24.10.1960

Realizzazione Grafica e Stampa:
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 Settembre 2025



Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Il Punto Nave ritorna con la rivista dopo alcuni mesi di ripensamento organizzativo che hanno portato a un profondo rinnovamento dello staff della rivista della Lega Navale Italiana. Dopo oltre un anno di ottima direzione da parte del dottor Carlo Romeo, giornalista e scrittore, per motivi di ridimensionamento del budget, ho deciso di internalizzare la direzione della rivista basandomi sull'ufficio comunicazione e sul consulente per le relazioni esterne. L'orientamento è quello di passare ad una rivista digitale nei prossimi anni, abbattendo ulteriormente i costi di stampa. Ringrazio il dottor Romeo e la segretaria di redazione, la dottoressa Marina Pagano, per l'eccellente lavoro svolto e auguro al nuovo team formato dall'ammiraglio de Renzis Sonnino, dal dottor Valente e dalla dottoressa Colasante i migliori auguri di buon lavoro. Sono giovani e capaci. Proseguendo in un'opera di rinnovamento della Presidenza nazionale ho altresì deciso di avvicendare alcuni delegati regionali, con un apposito bando nazionale che ha avuto lo scopo di coinvolgere la base della nostra organizzazione per ricoprire l'importantissimo ruolo di delegato regionale, interfaccia fra la Presidenza nazionale e le Strutture periferiche. Come per i presidenti ritengo opportuno un avvicendamento periodico come delineato nello Statuto. Abbiamo altresì aumentato il numero di delegati regionali e introdotto la figura di aggiunto per supportare ulteriormente tali dirigenti. Sono molto soddisfatto della selezione fatta, ringrazio i delegati uscenti e auguro a tutto il team, del quale fanno parte per la prima volta quattro donne, un proficuo lavoro insieme alla Presidenza. Si è da poco conclusa una primavera densa di attività e siamo entrati in un'estate altrettanto ricca di

impegni. Tra i principali progetti avviati recentemente desidero citare la collaborazione con l'Accademia della Crusca sull'approntamento di un portale relativo alla lingua del mare che, basandosi sui dizionari del mare disponibili anche nel nostro Centro studi tradizioni nautiche di Napoli, tende a diffondere il lessico del mare, in particolare tra i giovani. Si sono rafforzate le collaborazioni con Save the Children per avvicinare al mare i ragazzi delle periferie difficili tramite i Punti Luce e le nostre Sezioni, la collaborazione con i piccoli pazienti oncologici e non dei diversi ospedali pediatrici con Porto dei piccoli, le tante attività di inclusione che ci vedono in prima linea nel supportare i più fragili ed i più deboli.



Il Presidente Marzano con gli allievi del Centro Nautico di Sabaudia

Così come si stanno ampliando le nostre due meravigliose flotte e mi riferisco alla flotta dell'inclusione con oltre 75 barche tra Hansa e Malupa (ne abbiamo in linea già tre) e la flotta della legalità. Siamo a 28 barche assegnate dallo Stato alla LNI, quasi tutte già dedicate ad eroi del quotidiano uccisi dal terrorismo e dalle mafie e con le quali stiamo svolgendo un'intensa attività di avvicinamento al mare di ragazzi studenti, piccoli pazienti pediatrici, ragazzi dei punti luce di Save the Children e chiunque si voglia avvicinare al mare e non lo può fare per motivi di barriere fisiche mentali o sociali. Nel mese di luglio abbiamo condotto il secondo convegno nazionale della Lega Navale Italiana ospiti del Senato della Repubblica e della nostra amica Senatrice Stefania Pucciarelli, con focus su formazione del marinaio 360° e ruolo sociale e inclusivo del mare. Hanno partecipato le istituzioni, i principali stakeholder ed esperti di settore: cito fra tutti la Ministra Locatelli con la quale abbiamo firmato una convenzione e con la quale stiamo portando avanti un progetto importante sull'inclusione di ragazzi con problematiche di mobilità e cognitive. Si tratta di "Velando", un progetto del Ministro per le disabilità e che svilupperemo in particolare a Palermo, ad Arona e a Santa Margherita Ligure, ma nel quale è coinvolta tutta la LNI che agirà da ente coordinatore di tutti i partecipanti, FIV, AIL, AISM, ANFFAS ed altri enti del terzo settore. Un'altra sfida da vincere. Siamo ripartiti anche con i quattro Centri Nautici dove stiamo ospitando oltre 1150 ragazzi e ragazze avvicinandoli agli sport nautici ed al mare e alle attività di protezione del nostro ambiente, assieme a Università, ISPRA, Marevivo e con il monitoraggio delle Aree marine protette assieme a Federparchi. Tanti progetti, tante collaborazioni che pretendono un rinnovamento della struttura organizzativa della LNI di intesa con i Ministeri vigilanti, che mi hanno assicurato il loro appoggio istituzionale. Sarà uno dei compiti principali della Presidenza nazionale con i saggi della nostra associazione. Ne parleremo nell'Assemblea Generale dei Soci che terremo a fine ottobre a Lecco.

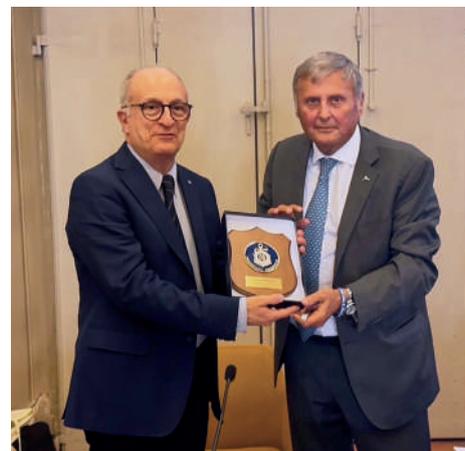
Firenze. Firma dell'accordo LNI-Accademia della Crusca: il Presidente Marzano e il prof. Paolo d'Achille, presidente dell'Accademia



Rodi Garganico. Il M° Domenico Passidomo suona il violino di fronte ad Helena, prima "barca della legalità" intitolata ad un bambina vittima della criminalità, Stella Costa



Locri. Fotogramma del servizio di LaC News su intitolazione delle barche della legalità a Vincenzo Grasso e Francesco Fortugno



Una nuova squadra al timone della Rivista



di Antonello de Renzis Sonnino

Direttore responsabile della rivista "Lega Navale" e collaboratore per le relazioni esterne della LNI

Caro lettore, caro socio, da questo numero la Rivista ha rinnovato la squadra che la timonerà verso nuove mete, sempre più interessanti e ambiziose. Con estremo entusiasmo mi preme comunicare che, mantenendo l'incarico di responsabile delle Relazioni esterne della Presidenza Nazionale, sono stato designato quale nuovo direttore responsabile della Rivista "Lega Navale" e, con la piccola ma agguerrita squadra della redazione, composta dal direttore editoriale, nella persona del dottor Michele Valente, e dalla dottoressa Rachele Colasante, quale collaboratrice editoriale, abbiamo iniziato la nuova lunga navigazione guidata da professionalità e tanto entusiasmo.

Ho trascorso più di 40 anni effettivi con la divisa della Marina Militare, dei quali quasi 20 anni coinvolto direttamente nei diversi settori della comunicazione istituzionale, a partire dall'Ufficio stampa della Marina Militare, per poi transitare in quello dello Stato Maggiore della Difesa, seguito da un lungo periodo quale Portavoce e Capo Ufficio stampa dell'allora operazione militare europea contro gli scafisti, all'epoca denominata e nota come "operazione SOPHIA", terminando il servizio attivo in Marina quale Capo Ufficio Comunicazione e Pubblica Informazione (UPI-COM), dove ho avuto modo di sviluppare numerosi progetti di interesse, anche nel campo del marketing, in ambiti non consueti, e nella collaborazione con società di produzione cinematografica per la realizzazione di un film dedicato ad una figura storica della nostra Marina. In questo mio navigare nel mondo della comunicazione, toccando i suoi diversi settori, ho maturato la ferma convinzione dell'importanza e della necessità di comunicare per qualsiasi organizzazione, a prescindere dalle dimensioni e dalla tipologia. Oggi, più che mai, non comunicare significa non esistere e, per comunicare, si deve agire in maniera tempestiva, precisa e puntuale, proprio perché viviamo tutti la realtà di un mondo connesso, senza più distanze geografiche o fisiche e caratterizzato da eventi che si sviluppano ad alta velocità e frammentazione. La velocità in alcuni casi può prevalere sulla precisione e, altro elemento di interesse, la tecnologia permette altresì a qualsiasi cittadino di diffondere immagini, testi o documenti. Questa possibilità, offerta a tutti grazie allo sviluppo dei *Social media*, implica

la necessità di curare al meglio tutti gli aspetti della comunicazione, modo da evitare che possano essere diffuse notizie non veritiere e dare corretta informazione di quanto viene realizzato anche da un organismo come la Lega Navale Italiana. Per consolidare e incrementare l'immagine della LNI è peraltro fondamentale diffondere capillarmente una comunicazione chiara, completa, continua e coerente, avvalendosi di tutti gli strumenti disponibili, in modo da aumentare la consapevolezza del pubblico sull'importante compito svolto, nel ruolo di Ente pubblico di riferimento, nel panorama marittimo nazionale con il fine principale di portare all'attenzione del Paese l'importanza culturale, sociale, sportiva e ambientale del mare e delle acque interne, con il necessario coinvolgimento di ogni singolo appartenente all'associazione. La nostra rivista, fondata nel 1897 è l'organo ufficiale della Lega Navale Italiana ed è la più antica rivista marittima in ambito civile pubblicata in Italia; pertanto, deve svolgere un ruolo centrale nello sviluppo della cultura del mare in un paese come il nostro, dove ancora oggi si avverte un forte bisogno di far conoscere il nostro ambiente marino, ancora non del tutto conosciuto e apprezzato. Abbiamo appena mollato gli ormeggi per questo nuova avventura e, in qualità di direttore responsabile della Rivista, insieme ai miei preziosi collaboratori, punteremo ad una Rivista sempre più aggiornata, attenta al mondo dei giovani, focalizzata all'inclusione perché il nostro mare deve essere per tutti, a prescindere dalle condizioni sociali, culturali e di abilità fisica. Fondamentale sarà l'apertura alla tecnologia allo scopo di pervenire ad una versione "digitale" della Rivista sempre più fruibile e diffusa, incrementando altresì il numero dei collaboratori esterni di qualità. Tutte le nostre buone intenzioni non potranno essere facilmente realizzate senza i contributi e il supporto reale di ogni singolo socio, che fin d'ora lo invito a collaborare con noi, proponendo argomenti e storie che potrebbero essere incluse nella nostra Rivista, a mio avviso una vera e propria vetrina dove mostrare tutte le nostre capacità e progetti in itinere.

Mi trovo saldamente al timone della rivista, la navigazione è appena iniziata con mare calmo e venti portanti dai settori poppieri. A bordo il clima è di grande entusiasmo.

Buon vento a tutti.

Sestante

Dove va la formazione? Le rotte da navigare

di Giovanni Lo Storto

Strategic Advisor Trasformative Learning



Viviamo tempi in cui la complessità non è più un'eccezione, ma la normalità. Un mondo in cui ciò che ieri sembrava impossibile oggi diventa routine, e dove le certezze, anche quelle consolidate, evaporano in tempi sempre più rapidi. La formazione, in questo scenario, non può limitarsi a replicare modelli del passato: deve trasformarsi, adattarsi, ma soprattutto deve avere il coraggio di tracciare nuove rotte. È questa la sfida che abbiamo davanti: non più formare esecutori, ma navigatori. Non più preparare i giovani a un lavoro che esiste già, ma a un mondo che devono contribuire a creare.

L'immagine di Ulisse, che per sfuggire alle sirene si lega all'albero maestro ma prepara il suo equipaggio alla sfida, rimane oggi quanto mai attuale. La formazione, come quella di un equipaggio, non può essere più solo concepita come una mera trasmissione di procedure. È un esercizio di consapevolezza, di responsabilità, di preparazione mentale e valoriale. In mare aperto, come nella vita, le mappe esistenti non bastano. Occorre allenare la capacità di disegnare nuove carte, di leggere il contesto in tempo reale, di prendere decisioni in condizioni di incertezza. È questo il vero compito di chi forma: allenare posture mentali, alimentare pensiero critico, insegnare non solo a risolvere problemi ma a individuare quali problemi abbiano davvero senso di essere risolti. Il mondo ci chiede una formazione che vada oltre le competenze tecniche, pur indispensabili. I saperi specialistici invecchiano rapidamente. Il rischio oggi non è solo essere impreparati, ma essere formati male, nel senso di avere ricevuto una formazione rigida, verticale, incapace di evolvere. Perché, come ci insegna la tecnologia, se impari come una macchina, una macchina prima o poi ti sostituirà. Ecco perché dobbiamo recuperare una visione umanistica della formazione: integrare competenze scientifiche, digitali, ingegneristiche, con capacità relazionali, etiche, narrative. Non possiamo più pensare di formare unicamente professionisti. Dobbiamo formare cittadini, donne e uomini capaci di vivere e lavorare in un mondo liquido, globale, interconnesso. Le grandi università non sono più solo luoghi di studio: sono, o dovrebbero essere, luoghi di esperienza, di confronto, di ibridazione. Luoghi dove lo studente

non è un recipiente da riempire, ma un esploratore da allenare. Il lifelong learning, il famoso "imparare per tutta la vita", deve oggi lasciare spazio a un concetto ancora più ampio: quello di un apprendimento largo, trasversale, multidisciplinare, che accompagna ogni fase della vita non come un obbligo, ma come un atto di libertà. Le competenze non sono più un pacchetto da ottenere e spendere, ma un cantiere sempre aperto, dove si costruisce ciò che ancora non esiste. E allora la formazione non può più essere vista come un evento isolato: un esame, una certificazione, un master. È un processo continuo, adattivo, che deve integrare teoria ed esperienza, rigore scientifico e creatività, studio e fallimento. Un apprendimento fatto anche di errori, perché solo chi è autorizzato a sbagliare può davvero imparare. L'errore è un porto temporaneo, non un naufragio. Nel futuro della formazione c'è una sfida sottile ma decisiva: resistere alla tentazione della standardizzazione totale. È facile pensare di risolvere il problema formativo con piattaforme digitali, corsi online, intelligenze artificiali capaci di personalizzare i contenuti. Ma l'apprendimento non è solo un processo cognitivo: è relazione, passione, emozione. È, come diceva Platone, una forma di Eros. E l'amore non si standardizza. Oggi, davanti a studenti abituati a interagire più con uno schermo che con un insegnante, la formazione deve essere capace di risvegliare interesse, di stimolare domande. È la domanda, non la risposta, il vero motore dell'apprendimento. La formazione non può ridursi a una procedura di validazione delle competenze. Deve essere un percorso di crescita personale e collettiva. Se dovessi sintetizzare tutto in un'immagine, direi che non ci servono più docenti-piloti automatici che tracciano rotte predefinite, ma capitani di equipaggi, capaci di navigare con gli studenti in mari sconosciuti, pronti ad adattarsi, a cambiare, a rallentare quando necessario, e ad accelerare quando serve. La domanda "Dove va la formazione?" è in fondo mal posta. La formazione non va da nessuna parte, se non scegliamo di metterla in viaggio. E se la mettiamo in viaggio, dobbiamo essere consapevoli che la destinazione non è un porto sicuro, ma un orizzonte in continua evoluzione. Serve allora il coraggio di salpare.

La Lega Navale Italiana lancia le sfide del mare nel XXI secolo

Al Senato il convegno sulla formazione nautica e inclusione sociale

di Antonello de Renzis Sonnino e Rachele Colasante

Direttore responsabile della rivista "Lega Navale" e collaboratore per le relazioni esterne della LNI
e Rachele Colasante, Collaboratrice rivista "Lega Navale" e addetta alla comunicazione della LNI

Lil 3 luglio 2025, presso la Sala Capitolare del Senato della Repubblica, si è svolto il convegno "Le sfide del mare nel XXI secolo", promosso dalla Lega Navale Italiana su iniziativa della senatrice Stefania Pucciarelli, presidente della Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani. L'evento ha rappresentato un momento di riflessione ad ampio respiro sui temi dell'inclusione sociale, della formazione nautica e del futuro della cultura del mare, con il coinvolgimento di istituzioni civili e militari, federazioni sportive, enti formativi e rappresentanti del terzo settore.

I lavori sono stati aperti dai saluti istituzionali della senatrice Pucciarelli, affiancata da rappresentanti del Ministero della Difesa e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Enrico Credendino, e dal presidente nazionale della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, che ha sottolineato il ruolo centrale della LNI come soggetto aggregatore di competenze e iniziative nel panorama marittimo nazionale, con uno sguardo attento al sociale e alla formazione dei giovani. Parlando del ruolo della LNI ha aggiunto: "Siamo un ponte tra la Marina Militare, le istituzioni, le associazioni e le federazioni sportive verso la società civile e in grado di catalizzare esperienze, collaborazioni e progetti, come abbiamo dimostrato con questo convegno. Per assolvere con ancora più efficacia il nostro ruolo, abbiamo l'esigenza di un aggiornamento legislativo che definisca le competenze e le prerogative della Lega Navale".



La Sala Capitolare del Senato dove si è svolto il convegno

Al convegno ha partecipato anche la Vicepresidente del Senato, Licia Ronzulli. Durante i saluti istituzionali, la senatrice Ronzulli ha voluto mettere in evidenza il lavoro svolto dalla LNI nel panorama della campagna "Mare di legalità": «Dobbiamo ricordare che il mare non è solo uno spazio fisico, ma un orizzonte educativo, culturale e sociale che può accogliere, includere e soprattutto far crescere. Questo può avvenire grazie alle numerose iniziative didattiche, educative,

promozionali, culturali e sportive messe in campo proprio dalla Lega Navale sempre attenta alla sostenibilità, al rispetto dell'ambiente e alla tutela della biodiversità. Perché amare il mare significa anche prendersene cura, rispettare ritmi, proteggerne la ricchezza».

Il convegno si è articolato in due sessioni tematiche. La prima, intitolata "Un mare per pochi o per tutti? La prospettiva sociale-sportiva", moderata dalla giornalista Roberta Ammendola, la quale ha posto l'accento sull'accessibilità del mare come bene comune. Il Ministro per le Disabilità, Alessandra Locatelli, ha illustrato il progetto "Velando", un progetto di velaterapia realizzato in collaborazione con la Lega Navale Italiana, ente capofila e altre realtà del territorio, che mira a rendere la pratica della vela accessibile alle persone con disabilità e valutare i benefici della pratica velica sul benessere psico-fisico dei partecipanti. "Cerchiamo con il progetto Velando - ha affermato il Ministro Locatelli - ma anche con tante altre attività, di andare incontro alle esigenze di ogni persona, eliminando alcune barriere che possono essere da un lato fisiche e sensoriali e a volte culturali e strutturali, che derivano purtroppo dalla lentezza di alcuni apparati farraginosi."

Sono poi intervenuti esperti del settore sanitario e sociale, come il professor Luca Sangiorgi dell'Istituto Rizzoli di Bologna e il dottor Roberto Keller della ASL

Torino 1, che hanno evidenziato il valore terapeutico dell'attività velica per pazienti con patologie muscolo-scheletriche e persone con disturbo dello spettro autistico. I due esperti collaboreranno, rispettivamente, con le Sezioni di Palermo e di Arona nei mesi di settembre e ottobre. Hanno offerto la loro testimonianza anche il presidente della FIV, Francesco Ettore, che ha presentato la "Parasailing Academy FIV", la prima iniziativa itinerante a livello mondiale pensata per facilitare l'accesso alla vela da parte delle persone con disabilità, realizzata anche grazie alla collaborazione con le Sezioni della Lega Navale Italiana affiliate alla FIV.

Era presente anche Giorgia D'Errico di Save the Children, con un focus sui Punti Luce e sulle attività di educazione marina rivolte a minori in situazione di svantaggio socio-economico, con cui la LNI collabora in 10 città.

A dare voce all'esperienza vissuta in prima persona sono stati infine alcuni protagonisti del progetto, come il velista Tullio Picciolini, skipper de "Lo Spirito di Stella" il primo catamarano al mondo accessibile alle persone con disabilità e gli atleti paralimpici della Lega Navale di Palermo Carmelo Forastieri (vela) e di Cagliari Viktoryia Pistis Shablova (paracanoa), che hanno raccontato la loro esperienza di sportivi e il loro percorso di crescita in Lega Navale,



Il primo panel del convegno



Il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana l'ammiraglio Donato Marzano apre i lavori



Il Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli con i giovani atleti della sezione LNI di Ostia

l'associazione che possiede la flotta di mezzi nautici inclusivi più grande in Italia, con 75 derive classe Hansa 303 e Malupa.

La seconda parte del convegno, dedicata alla formazione del marinaio nel XXI secolo, ha visto la partecipazione di rappresentanti delle Forze Armate, della Marina Mercantile, del mondo scolastico e accademico. Il generale Fernando Giancotti, docente esperto di formazione e leadership, ha coordinato una tavola rotonda che ha posto l'accento sulla necessità di un approccio integrato e multidisciplinare nella preparazione delle nuove generazioni di professionisti del mare. Sono intervenuti la dottoressa Patrizia Scarchilli, Direttrice generale per il mare, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il contrammiraglio Enrico Vignola della Marina Militare e il capitano di vascello Francesco Massaro del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, che hanno sottolineato l'importanza della formazione tecnico-operativa nel contesto della sicurezza marittima. Di grande interesse anche gli

interventi di Paola Vidotto, direttrice dell'Accademia della Marina Mercantile, e di Andrea Tommaselli, presidente della Rete degli Istituti Nautici d'Italia, che hanno illustrato i percorsi scolastici e professionali destinati ai giovani.

Non sono mancati i contributi del mondo della formazione nautica dell'istruttore della LNI Luciano Marcelli, membro del Centro Culturale per la Formazione nautica della LNI e dei rappresentanti dell'Accademia dell'Aeronautica Militare, che hanno mostrato esempi virtuosi di collaborazione tra scuola, forze armate e associazioni civili. In chiusura, Gianni Lo Storto, esperto di formazione, ha evidenziato la necessità di costruire dei cassetti e la professoressa Annalisa Nesi, segreteria accademica della Crusca, hanno presentato il progetto "La lingua del mare", sottolineando l'importanza della terminologia nautica come patrimonio culturale da trasmettere alle nuove generazioni.

A concludere i lavori è stato l'ammiraglio Marzano, che ha tracciato un bilancio positivo dell'incontro, auspicando un rafforzamento del quadro normativo

che consenta alla Lega Navale Italiana di proseguire nel suo impegno a favore dell'inclusione, della formazione e della promozione della cultura marittima. Il convegno ha così confermato il mare come risorsa strategica del Paese, non solo sotto il profilo economico e difensivo, ma soprattutto come spazio educativo, sociale e culturale, in cui la Lega Navale continua a operare come ponte tra il passato e il futuro, tra le istituzioni e i cittadini.



Intervento dell'atleta Carmelo Forastieri

Marzano:

«L'unione fa la forza, in mare in particolare dove alla fine il comandante, lo skipper, non fa nulla se non c'è tutto uno staff di persone che lavora. Quindi uniti insieme dobbiamo lavorare per il mare e portare avanti questi concetti di formazione e inclusione. Il ruolo della Lega Navale è di essere un ponte tra la Difesa, tra le forze armate, tra la Marina, in particolare, e il sistema paese che spesso non conosce o fa finta di non conoscere l'importanza del mare, l'importanza della forza armata, della Marina, del cluster marittimo. È chiaro che bisogna fare squadra per mettere il mare al centro».



Locatelli:

«Il progetto "Velando" di velaterapia in collaborazione con la Lega Navale Italiana e la Federazione italiana Vela era frutto del nostro incontro che c'è stato insieme ad alcune realtà associative, ma anche di un'esperienza che abbiamo fatto insieme vicino al veliero Amerigo Vespucci che ci ha portato ad avvicinare tante persone con disabilità al mondo non solo della vela, non solo del mare. Io penso: a poter fare quello che desiderano, perché il punto di partenza è il desiderio, il diritto di scegliere di ogni persona che è sancito dalla convenzione Onu per i diritti delle persone con disabilità. Il tempo libero, il tempo di vita, poter andare per mare, poter fare sport, poter decidere cosa fare è una parte fondamentale della vita di ognuno di noi».



Pucciarelli:

«Il mare nel XXI secolo si conferma ancora come uno degli snodi centrali delle nostre sfide, delle nostre speranze. È simbolo di vita quando permette al mondo di nutrirsi, lavorare, commerciare in un contesto globale attraversato da tensioni geopolitiche come dimostrano le preoccupazioni legate alla minaccia della chiusura dello stretto di Hormuz. Il mare deve continuare a essere una risorsa fondamentale per l'uomo e il pianeta, il ponte che unisce, quell'elemento che porta prosperità - ha aggiunto - la Lega Navale Italiana con la sua lunga tradizione, il suo impegno costante nella diffusione della cultura marittima e l'avvicinamento di tutti all'ambiente marino si propone ancora una volta come un faro».



Credendino:

«Il mare ha delle potenzialità illimitate che però dobbiamo diffondere, far conoscere ai nostri cittadini. Quello che c'è sotto la superficie marina ha delle potenzialità ancora più grandi, però il mare va tutelato, va protetto, va utilizzato in maniera sostenibile e la cultura, la diffusione del mare per me è stata la priorità di questi quattro anni di mandato. Il mare unisce, non ci sono divisioni, in mare siamo tutti uguali, non c'è differenza.»



Il mare sotto algoritmo

Come l'intelligenza artificiale ridisegna la rotta tra shipping, sport e ambiente

di Antonio Dina

Cofondatore ed executive editor di [Rivista.AI*](#)

L'intelligenza artificiale (IA) sta rivoluzionando il settore marittimo, trasformando la navigazione, la gestione delle flotte e la sostenibilità ambientale. Questa metamorfosi non è più un concetto futuristico, ma una realtà operativa che si estende dal trasporto commerciale alla vela sportiva e alla tutela dell'ambiente. L'intelligenza artificiale è salita a bordo ed è in corso una riconfigurazione profonda del rapporto tra uomo, mare e macchina.

Nel mondo dello shipping, l'adozione dell'AI non è più una questione di "se", ma di "quanto in fretta". Il mercato globale dell'intelligenza artificiale marittima ha superato i 4 miliardi di dollari nel 2022, con una crescita annuale superiore al 20% (fonte: Allied Market Research). Gli algoritmi oggi regolano rotte, consumi e manutenzione predittiva. Una sola traversata transpacificca può generare oltre 100.000 dollari di risparmio grazie all'ottimizzazione in tempo reale (fonte: Sea Machines Robotics). Ma l'automazione porta anche nuove fragilità: solo nel Golfo di Oman, nel 2023, oltre 1.000 navi sono state coinvolte in attacchi di spoofing GPS o jamming (fonte: C4ADS).

Sul fronte del diporto e dello sport velico, le stesse tecnologie si stanno adattando a contesti apparentemente distanti. Il progetto AI-Sail, promosso dal MARIN insieme a partner industriali e accademici, ha dimostrato che un algoritmo può apprendere autonomamente a navigare una barca a vela in condizioni variabili. A partire da un semplice Optimist, l'intelligenza artificiale ha imparato a gestire vento, corrente e assetto. Nel cuore del progetto c'è il Reinforcement Learning, la branca dell'AI ispirata al comportamento animale: provare, sbagliare, apprendere, riprovare. Un algoritmo viene gettato in una simulazione dell'Optimist e, come un neonato lasciato a galleggiare nell'oceano digitale, inizia a cercare di non affondare.

Nessuno gli dice cosa fare. Nessuno gli insegna le regole della vela. Gli viene semplicemente assegnato un obiettivo: navigare meglio e il resto è esplorazione cieca. Trial-and-error. Dolore. Ricompensa. E apprendimento progressivo.

L'aspetto affascinante, e inquietante, è che questa logica funziona. Meglio dei modelli deterministici tradizionali. Perché dove i modelli fisici sono rigidi, l'RL è plastico. Dove la matematica classica fatica a gestire sistemi caotici come il mare, l'algoritmo prospera, abituandosi al disordine come un lupo addestrato nella giungla.



* Nota redazionale: questo articolo è stato redatto con il supporto dell'intelligenza artificiale (ChatGPT di OpenAI) e curato da autore umano, mentre le immagini sono state generate con Gemini di Google. Fonti: MARIN, Allied Market Research, Sea Machines Robotics, C4ADS, Osservatorio Politecnico di Milano e uno Studio di Rivista.AI.

Non sorprende, quindi, che un consorzio di attori del calibro di Damen Shipyards, Feadship, Conoship ed Econowind abbia deciso di non restare spettatore. In un mondo dove la competizione si misura in litri di carburante risparmiato e millisecondi di risposta a eventi critici, padroneggiare il Reinforcement Learning nel settore marittimo non è una curiosità scientifica. È sopravvivenza industriale.

Ma la vera provocazione del progetto AI-Sail non è tanto nella tecnologia, quanto nel suo approccio. MARIN ha deciso di non limitarsi a un esercizio in vitro. Ha costruito ambienti simulativi basati sui propri bacini Offshore e sull'Optimist fisico, per fare ciò che finora sembrava impensabile: far uscire il Reinforcement Learning dalla *sandbox* e metterlo a bagno nell'acqua vera. Non è più un gioco di numeri. È un esperimento darwiniano in tempo reale, dove gli algoritmi si bagnano. Letteralmente.

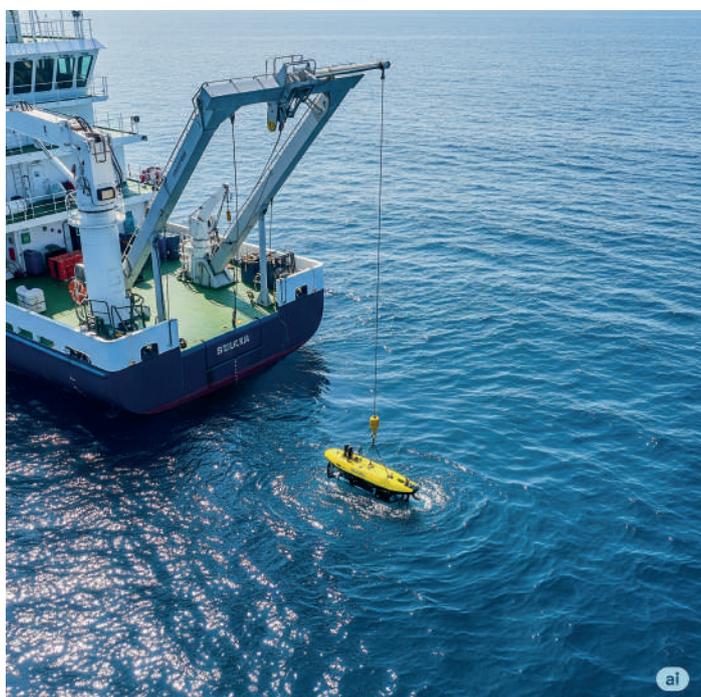
Un test simbolico, certo, ma anche un segnale chiaro: la tecnologia è matura per integrarsi nel mondo della formazione velica, della progettazione di yacht intelligenti e della sicurezza sportiva. In ambienti dove il margine d'errore è minimo, l'AI può trasformarsi in un copilota invisibile, pronto a intervenire.

Il vero filo conduttore, però, resta la sostenibilità ambientale. L'AI non solo consente di ridurre i consumi, ma impara a farlo in modo adattivo. Le sue decisioni si evolvono in funzione del meteo, della morfologia marina e dell'usura dei componenti. L'ottimizzazione dinamica non è più una promessa teorica, ma una pratica operativa: meno carburante, meno emissioni, maggiore efficienza. Un approccio che trova spazio anche nel diporto, dove sensori ambientali, propulsione ibrida e vele intelligenti possono essere coordinati da modelli predittivi e agenti autonomi.

L'Italia, pur con un comparto marittimo di peso strategico, resta indietro. Solo il 19% delle aziende logistiche navali dichiara di aver avviato progetti legati all'AI, e appena il 6,2% delle PMI marittime utilizza queste tecnologie (fonte: Osservatorio Innovazione Digitale Polimi).

La sfida non è solo tecnica, ma culturale: formare operatori capaci di comprendere e governare sistemi intelligenti, senza delegare ciecamente il comando al software.

Il 2025 non sarà l'anno della svolta. Sarà l'anno del punto di non ritorno. E mentre il mare si riempie di dati, sensori e algoritmi, resta una sola certezza: chi non sa leggere il codice, rischia di non capire più nemmeno il vento.

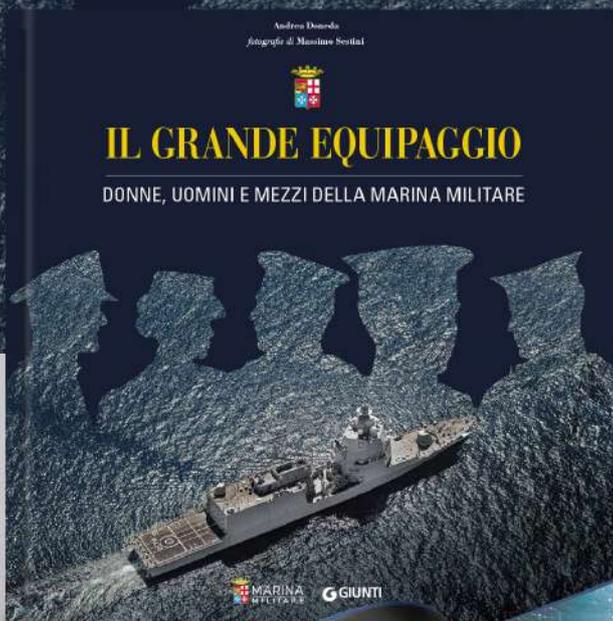


Andrea Doneda

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

AZIMUT | BENETTI:

l'eccellenza nella cantieristica e le sfide della sostenibilità nel XXI secolo

Intervista a Marco Valle, amministratore delegato del gruppo AZIMUT | BENETTI

di Maria Cristina Sabatini

Giornalista

Innovazione e saper fare. Tutela per l'ambiente, tanta ricerca e da alcuni anni anche un Academy per tramandare ai giovani competenze e passione per il mare, ecco alcuni degli ingredienti che fanno di AZIMUT | BENETTI un'eccellenza nel mondo della cantieristica nautica. Abbiamo intervistato Marco Valle, CEO del gruppo che siede saldamente in testa nella classifica del Global Order Book per la produzione di imbarcazioni sopra ai 24 metri.



Marco Valle, dal 2020, amministratore delegato del gruppo Azimut | Benetti

Dottor Valle, quando è iniziato il suo amore per il mare?

Sono triestino, quindi il mare fa parte di me da sempre. Il mio amore per il mare è nato in modo naturale al primo tuffo. Quel legame non si è mai spezzato, rafforzandosi nel tempo e forse proprio da lì nasce il desiderio di costruire barche.

Pochi mesi fa, è venuto a mancare l'ing. Vitelli. C'è un insegnamento in particolare che le ha lasciato e che lei porta con sé nel suo lavoro?

In 29 anni in azienda ho avuto il privilegio di lavorare fianco a fianco del Dottor Vitelli. Era un visionario, ma allo stesso tempo aveva un profondo intuito per il valore del mercato e gli piaceva mantenere relazioni dirette, d'altronde era un uomo carismatico e capace di leggere immediatamente una situazione. Viaggiava molto, e spesso lo accompagnavo: poteva volare in Asia, concludere un accordo e rientrare in Italia lo stesso giorno per un altro progetto. Lavorare con lui è sempre stata una sfida stimolante: non si accontentava mai e puntava costantemente all'eccellenza. È proprio questo spirito ad aver guidato il Gruppo Azimut | Benetti verso la leadership mondiale nell'industria nautica. Un insegnamento potente, trasmesso con l'esempio, che oggi fa parte del nostro DNA e di quello dell'azienda, e che continuiamo a condividere con le nuove generazioni per costruire il futuro nel segno della sua visione.

Tra i valori della Lega Navale Italiana vi è il rispetto per l'ambiente e l'ecosistema mare. Quanto conta per Azimut | Benetti la sostenibilità?

La sostenibilità è un valore fondamentale anche per il Gruppo, e non da oggi, tanto che possiamo dire di essere stati dei precursori in questo ambito. Il nostro impegno è infatti cominciato oltre vent'anni fa. In un momento in cui il tema ambientale era ancora lontano dai riflettori del mercato, abbiamo scelto di investire nella ricerca e sviluppo di soluzioni capaci di ridurre le emissioni di CO₂. Una scelta che si è rivelata decisiva e oggi di esempio per molte realtà del settore.



Azimut SeaDeck 7, yacht full hybrid, particolare del SeaDeck visto dalla poppa

In questo momento stiamo raccogliendo i frutti di quella intuizione con risultati importanti e concreti: è un esempio la nuova Serie SeaDeck di Azimut, lanciata lo scorso anno, che consente una riduzione dei consumi e delle emissioni fino al 40% in un anno di utilizzo medio. In particolare, il Seadeck 7 Full Hybrid rappresenta una vera rivoluzione: è il primo yacht a combinare alimentazione ibrida e propulsione IPS, capace di navigare in modalità completamente elettrica fino a 11 nodi. A bordo non è neces-

sario alcun generatore: le batterie alimentano tutti i servizi fino a 12 ore, nel pieno silenzio e nel rispetto del sistema marino.

Anche Benetti prosegue su questa rotta. Oggi il 90% dei suoi modelli è disponibile in versione ibrida o diesel-elettrica, con già otto unità ibride in navigazione tra le gamme B.Yond e B.Now e altre 10 attualmente in costruzione.

Un altro passo importante è stato l'accordo con enti terzi per la certificazione delle nuove imbarcazioni, a partire da Lloyd's Register e RINA. A questo si aggiunge il nostro impegno per una comunicazione trasparente, supportata da strumenti come il SEA Index e lo YETI, i cui range di emissioni sono già adottati come parametri di riferimento nella fase di progettazione delle nostre barche. Inoltre, Azimut ha firmato un accordo con Lloyd's Register e SEA Index per certificare anche le barche sotto i 24 metri, finora escluse da valutazioni indipendenti.

Per noi amare il mare significa anche trovare soluzioni meno impattanti applicabili ai nostri yacht e siamo orgogliosi di poter dire che questo impegno è parte del nostro DNA.

Azimut | Benetti possiede una sua Academy con l'obiettivo di tramandare la maestria artigianale e il saper fare. Quanto è importante al giorno d'oggi insegnare ai giovani le tradizioni del passato?

Oggi più che mai insegnare ai giovani le tradizioni del passato è un gesto di grande valore. Quando si parla di artigianalità è sicuramente fondamentale tramandare le competenze, ma è necessario anche tramandare la passione, perché il lavoro artigianale senza passione diventa meno efficace.

Per trasmettere questo patrimonio e questa passione, il Gruppo Azimut | Benetti

ha voluto creare la sua Academy: un luogo dove formare nuove generazioni di professionisti grazie all'incontro tra i nostri lavoratori e i giovani che si affacciano al mondo della nautica. Fondata due anni fa, la Academy nella stagione nautica 2023/2024 ha offerto ben 30.000 ore di formazione agli studenti iscritti.



Azimut SeaDeck 7, yacht full hybrid

Ci racconta le ultime novità nate in casa Azimut | Benetti?

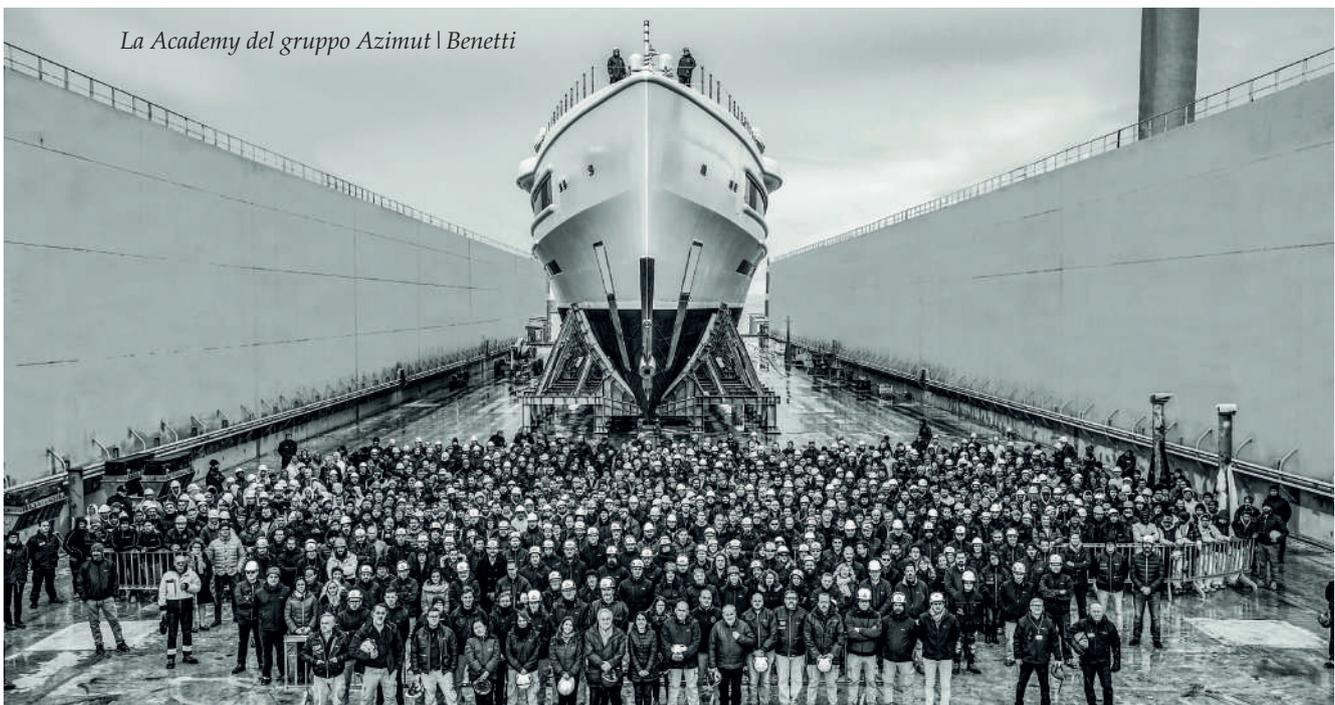
Recentemente Azimut ha lanciato la nuova Serie Seadeck, la prima linea ibrida di motor yacht che nasce da un approccio olistico e più consapevole allo yachting con l'obiettivo di ridurre le emissioni. Nel 2026 la Serie vedrà in acqua la sua ammiraglia, Seadeck 9, che sarà caratterizzata da una Fun Island a poppa estesa su 60mq e su tre livelli per accentuare ancora di più la connessione con il mare. Anche Benetti con il nuovo B.Yond 57M adotta un approccio innovativo che punta a migliorare l'esperienza di navigazione e il lifestyle di bordo dei nuovi armatori, offrendo un design di alto livello e al tempo stesso orientato alla sostenibilità. Questo approccio è stato riconosciuto dal mercato perché, a sole poche settimane dalla presentazione ufficiale di questo modello, abbiamo venduto la prima unità.

Lei possiede una sua imbarcazione personale?

In questo momento no. Anche se il mare rimane una mia grande passione e ho la fortuna di veder nascere le più belle barche al mondo, non ho voluto legarmi a una singola imbarcazione in questo periodo della mia vita. Però chissà, in futuro...

AZIMUT | BENETTI è uno dei gruppi cantieristici più importanti e prestigiosi al mondo nel settore della nautica di lusso. Il gruppo italiano è noto per la produzione di yacht e megayacht di alta gamma, che uniscono design raffinato, tecnologia all'avanguardia e maestria artigianale. Il marchio nasce dall'unione di due realtà storiche: Azimut Yachts, fondata nel 1969 da Paolo Vitelli, specializzata nella costruzione di yacht di lusso a motore, e Benetti, cantiere con oltre 140 anni di storia noto per la produzione di megayacht custom in acciaio e alluminio. Il gruppo ha sede principale ad Avigliana, in Piemonte, ma possiede numerosi stabilimenti produttivi lungo le coste italiane, tra cui Livorno e Viareggio. AZIMUT | BENETTI si distingue per la capacità di offrire un'ampia gamma di imbarcazioni, dai modelli sportivi di dimensioni più contenute fino ai superyacht su misura, realizzati secondo le richieste specifiche dei clienti più esigenti. La combinazione tra design italiano, innovazione tecnologica e attenzione ai dettagli ha reso AZIMUT | BENETTI un punto di riferimento internazionale nel mondo della nautica, spesso riconosciuto con premi di settore e scelto da armatori in tutto il mondo.

La Academy del gruppo Azimut | Benetti



SVN



network diretto da Maurizio Anzillotti



ti racconta

il grande sogno della vela

Solovelanet: i migliori giornalisti, fotografi e videomaker
per raccontarti la tua passione

Il mare ha la sua lingua

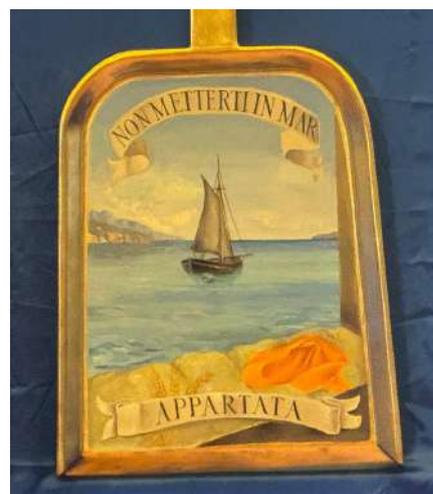
La LNI collabora al progetto dell'Accademia della Crusca coordinato dalla
professoressa Annalisa Nesi

di Annalisa Nesi

Docente di linguistica italiana e accademica della Crusca

Nell'ambito del più ampio progetto dell'Accademia della Crusca, dal titolo *Lessico tecnico del mare: valorizzazione e fruibilità di materiali editi e inediti*, è stato pubblicato il sito *La lingua del mare* (<https://www.linguadelmare.it/>) che intende accogliere e mettere a disposizione i principali dizionari di marineria di cui è dotata la nostra lingua. Rispetto alla complessità del progetto e alla sua articolazione, il sito costituisce il primo passo, ma anche il più aperto a una pluralità di destinatari: ricercatori, studiosi (linguisti, etnografi, storici), insegnanti, studenti e semplici appassionati. Infatti, oltre ad altri tipi di documentazione (edita e inedita), il lessico tecnico della marineria e della pesca è presente nella lessicografia specializzata, oltre che nei dizionari generali, e costituisce una vera ricchezza che si ritiene debba essere diffusa con più adeguati strumenti che ne agevolino la consultazione, permettano riflessioni, connettano usi del passato con usi odierni.

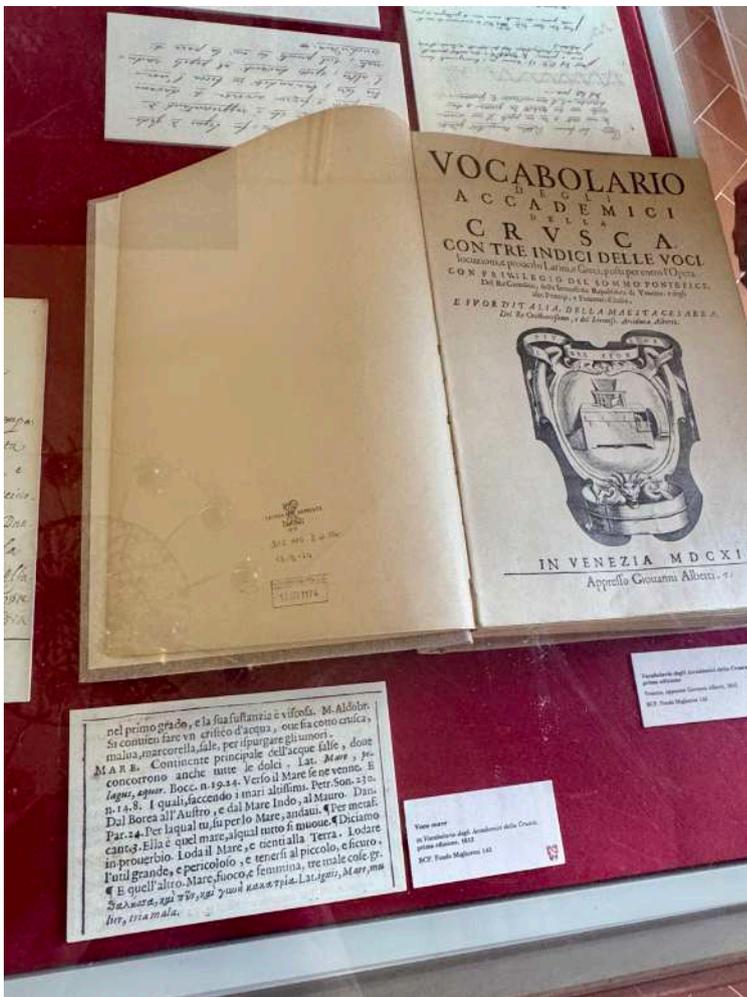
Il lavoro per il sito sono iniziati nel 2022: nel nutrito scaffale della lessicografia dedicata alla lingua del mare (dall'*Armata navale* del capitano Pantero Pantera del 1614, al *Dizionario storico teorico e pratico di marina* di Alexandre Savérien del 1769, all'ottocentesco *Dizionario militare di marineria francese-italiano* di Giuseppe Parrilli) mi sembrò opportuno scegliere, come punto di riferimento per un confronto col passato e col futuro, il *Dizionario di Marina Medievale e Moderno*, pubblicato dall'Accademia d'Italia nel 1937. Si tratta infatti di un'opera che offre un panorama del lessico del sapere marittimo visto nella sua storia e nell'attualità di un periodo, il primo Novecento, caratterizzato da innovazioni tecniche che interessano la marina mercantile, la marina militare, e, parzialmente, la marina da pesca. Si passa, seppure in modo non generalizzato, dalla navigazione a vela, a quella a vapore, alla navigazione a motore e la lingua deve dotarsi di parole nuove per designare, ad esempio, le imbarcazioni che adottano il nuovo sistema di propulsione; così col prefissoide *moto-* si formano, fra la fine degli anni Dieci e gli anni Trenta, *motobarca*, *motonave*, *motopeschereccio*, *motoscafo*, *motoveliero* e da *motore* si forma il nome di mestiere *motorista*.



La pala della
Professoressa Nesi



Il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana ammiraglio Marzano
mentre visita la "Sala delle pale" presso l'Accademia della Crusca



Il *Dizionario di marina*, come quelli che arricchiranno via via il sito, non solo può essere letto e consultato, come facciamo con l'esemplare cartaceo, ma è anche interrogabile, grazie ad un accurato trattamento informatico del testo, seguendo diversi percorsi di ricerca (per parola, scegliendo da una lista di parole, digitando una delle abbreviazioni presenti nella lista di riferimento, ecc.). Il sito prevede, inoltre, una sezione dedicata a schede di approfondimento (corredate di immagini), che illustrano, da più punti di vista, singole parole scelte per verificarne la storia, l'appartenenza geografica (il dizionario testimonia anche parole dialettali o regionali), la permanenza nell'uso odierno o la scomparsa, il cambiamento di significato. Per ciascuna voce oggetto di approfondimento si offre una scelta di brevi testimonianze in contesto letterario (prosa e poesia) o in altre tipologie di uso scritto (schede letterarie). Questa ultima parte, continuamente incrementabile con parole nuove e aggiunte e novità per quelle già trattate, è stata pensata e realizzata come forma di aggiornamento, come proposta di attività didattica, come invito alla lettura, come confronto fra il proprio uso della lingua del mare e lo statuto nella lingua di questa o quella voce.

Si ha il piacere di sottolineare che *La lingua del mare*, promossa e realizzata dall'Accademia della Crusca, ha avuto l'autorizzazione dall'Accademia dei Lincei per trattamento fotografico e informatico del *Dizionario di marina militare e moderno*, il sostegno della Federazione Nazionale Imprese di Pesca che ha creduto nel progetto, la collaborazione del Museo della Marineria Washington Patrignani di Pesaro.

Al momento il lavoro continua con la revisione del sito edito e con l'aggiunta di altre funzionalità alla consultazione. A breve si inizierà il trattamento informatico di due dizionari editi dalla Lega Navale Italiana. Infatti, nel quadro della convenzione stipulata fra Accademia della Crusca e Lega Navale, si è ottenuta l'autorizzazione all'acquisizione e al trattamento del *Vocabolario marinaresco* del Comandante Conte Carlo Bardesono Di Rigras, pubblicato nel 1932 e utilizzato per il lemmario del *Dizionario di Marina* del 1937, di cui lo stesso Bardesono fu revisore tecnico. La Lega Navale, ritenne opportuno un aggiornamento del dizionario di Bardesono e, dopo un primo tentativo interrotto a causa della guerra, pubblicò nel 1955 il *Dizionario marino* del Contrammiraglio Luigi Castagna. Dunque in futuro sarà possibile confrontare fra loro i due dizionari degli anni Trenta e apprezzare gli aggiornamenti e le novità che la lingua del mare registra negli anni Cinquanta del secolo scorso.

Annalisa Nesi

Il 18 giugno, durante l'apertura della quarta tornata accademica de "L'Accademia della Crusca" dal titolo "La lingua del mare", è stato firmato un accordo con la Lega Navale Italiana.

L'iniziativa mira a rendere accessibile a studiosi, insegnanti, studenti e appassionati il ricco lessico della marineria e della pesca, digitalizzando e mettendo online dizionari marinareschi, a partire da quelli del Novecento.

Sul sito www.linguadelmare.it è già consultabile il primo dizionario: il "Dizionario di marina medievale e moderno" del 1937, reso disponibile grazie all'auto-rizzazione dell'Accademia dei Lincei.

Il progetto, avviato dall'Accademia della Crusca, punta a valorizzare e diffondere la conoscenza del linguaggio marittimo, fornendo per ogni dizionario informazioni su opera, autori, storia, eventuali apparati integrativi, consultazione fotografica e ricerche mirate all'interno del corpus.



Mursia, la biblioteca del mare

Intervista all'editrice Fiorenza Mursia

di Rachele Colasante

Collaboratrice rivista "Lega Navale" e addetta alla comunicazione della LNI

Qual è il suo personale rapporto con il mare?

Ho una terrazza che si affaccia su un blu infinito. Qualche volta di notte parrebbe di individuare le luci della Corsica. Forse. Di giorno posso restare ore a guardare i giochi delle onde o l'immobilità totale. La chiamo la terrazza del Niente. Molti pensieri, programmi, sogni sono nati da quel Niente.

Quali sono le principali sfide dell'editoria oggi?

La sfida è sempre la stessa: non farsi prendere dai facili entusiasmi o dai colpi di fulmine, ma cercare di costruire un catalogo dove, come in un mosaico, i singoli libri trovino la loro collocazione. Offrire al lettore con il marchio dell'editore una garanzia di serietà contro il proliferare di parole volatili che molti altri mezzi di comunicazione sfornano 24 ore su 24.

Come sono cambiati i lettori negli ultimi anni?

Sono soprattutto diminuiti: leggere richiede uno sforzo di attenzione che non tutti sono disposti a fare. Ci stiamo abituando ad evitare ogni fatica, anche mentale: pensare è più faticoso che spegnere il cervello. Per contro il lettore è diventato più selettivo e attento.

Mursia ha compiuto quest'anno 70 anni dalla fondazione. Quali sono gli obiettivi della casa editrice?

I prossimi 70 anni? Scherzi a parte, con un catalogo di oltre 4000 titoli e un centinaio di novità che si aggiungono ogni anno abbiamo un giacimento di contenuti da sfruttare in ogni declinazione dal video all'audio ai metadati. I nostri autori sono delle "intelligenze non artificiali" con cui lavoriamo per ampliare i settori caratteristici del nostro catalogo, mare, storia, saggistica, crime, narrativa, ma anche per affrontare nuove sfide.

Perché il mare? Che significato ha avuto e ha ancora oggi per la casa editrice Mursia?

"Datemi un punto d'appoggio e solleverò il mondo" diceva Archimede. Il nostro punto d'appoggio...è il mare! Ogni nostro viaggio editoriale in qualche modo parte da un molo per raggiungere un nuovo porto. Molti autori, non necessariamente della "Biblioteca del mare", si sono avvicinati a Mursia per aver letto uno dei nostri libri blu.



L'editrice Fiorenza Mursia

Cosa rende ancora oggi affascinanti i libri di mare per il pubblico? C'è spazio anche per la narrativa contemporanea di mare, oltre ai classici?

I temi trattati quali la sfida alla natura, l'avventura, la libertà. I classici, da Conrad a Melville, continuano a coinvolgere senza togliere spazio a storie contemporanee che raccontano il mare con occhi nuovi, concentrando l'attenzione su temi di attualità.

Che ruolo ha avuto "La Biblioteca del mare" nella diffusione della cultura marittima in Italia?

Mio padre diceva di aver mandato per mare più gente lui di Mussolini! E la "Biblioteca del mare" è stata ed è lo strumento di conoscenza per ogni diportista.

Decine di manuali, alcuni oggi superati e sostituiti da novità aggiornate, hanno spiegato a generazioni come navigare, orientarsi, affrontare il meteo, godersi il mare in sicurezza.

Ma non solo: ha contribuito a creare una vera cultura marinaresca, offrendo anche narrativa, storie di grandi velisti, esplorazioni, tradizioni marinare.



I libri dei soci LNI Carlo Romeo e Paolo Benci

Pensa che oggi ci sia ancora un "immaginario del mare" che affascina come un tempo e soprattutto come si fa a mantenere vivo il legame culturale con il mare?

Certamente. La cultura in generale e i libri in particolare possono aiutare a mantenere vivo l'"immaginario del mare" nonché rinnovarlo.

A mio parere serve raccontare il mare non solo nella sua forma romantica, ma anche come luogo reale, legato alle sfide del presente: l'ecologia, le migrazioni, la vita delle comunità costiere.

Cito solo a titolo di esempio i libri di Lucio Bellomo, *33 isole*, recentemente pubblicati dalla mia casa editrice

C'è un libro della collana "La Biblioteca del mare" che sente più vicino a sé, cui è più affezionata? Quale libro porterebbe con sé in una lunga vacanza?

Una vacanza lunga? *I lavoratori del mare* di Victor Hugo

Una vacanza più breve? *Il lupo di mare* di Jack London

Amo tutti i libri che pubblico, ma *Bacicio do Tin*, il marinaio spezzino che il destino trasformò in un terribile pirata mi è particolarmente caro: intelligente, colto, ironico e dal carattere da vero corsaro, proprio come Alberto Cavanna il suo autore! E come dimenticare le saghe marinaresche di Mario Dentone, anche qui il mare è protagonista assoluto, specchio dell'anima di personaggi forti e indimenticabili, come quello de *La capitana* donna bellissima e fiera, padrona marittima, nel porto di Genova in un'epoca in cui alle donne veniva chiesto di limitarsi ad aspettare il marito.

Ecco forse un po' in lei mi ci rivedo!



Biblioteca del mare
MURSIA

Messaggero Marittimo



OGNI NOTIZIA FA **ROTTA**

Shipping, cronaca nautica,
approfondimenti, ambiente e innovazione.

**Un punto di riferimento
per professionisti del mare.**

**ABBONAMENTO ANNUALE
OFFERTA ESCLUSIVA PER I SOCI
DELLA LEGA NAVALE ITALIANA**

Abbonati **ORA** con il codice

scan me



inserisci il codice del ticket



~~170~~ €

49.99 €

Le “Rotte in libertà” di Ester Maria Negretti

L'artista si racconta tra ispirazioni, visioni e il significato profondo di una mostra che celebra il mare e la bellezza del lasciarsi guidare dall'intuizione

di Rachele Colasante

Collaboratrice rivista “Lega Navale” e addetta alla comunicazione della LNI

Con la sua nuova mostra “Rotte in libertà”, l'artista comasca Ester Maria Negretti torna a raccontare il mondo attraverso la tela, intrecciando geografie reali e interiori in un percorso visivo di grande intensità. Esposta di recente, la mostra si presenta come un invito al movimento, alla scoperta e, soprattutto, all'autenticità. Con la sua cifra stilistica riconoscibile – che fonde materia, colore e parola – Negretti ci accompagna in un viaggio libero da coordinate fisse, dove ogni opera è una tappa, una rotta personale che invita lo spettatore a perdersi per ritrovarsi.

Qual è il tuo rapporto con il mare e la vela?

È un rapporto mentale, cresciuto nella mia infanzia trascorsa in Liguria con il profumo della salsedine e le onde che si scagliavano sugli scogli. Il mare agitato mi somiglia: inquieto, profondo, libero. La vela, come l'arte e il pensiero, non ha confini. È un mezzo che ti porta lontano, dentro e fuori di te.

L'esperienza in mare con la barca a vela invece segna una virata nella produzione artistica - iniziata a soli 11 anni.

Nel 2017, dopo l'estate trascorsa in mare, ho vissuto una vera svolta artistica. La notte di Santo Stefano, a Como, pioveva e il vento soffiava forte. Un manifesto pubblicitario attirò la mia attenzione staccandosi dal muro e sventolando e riproducendo la forma triangolare tipica della vela. In quel momento ho “visto” le prime opere della serie. Così scesi dall'auto e presi quelle carte e, il giorno dopo, tornata in studio, cominciai a dipingere. Da questa ispirazione è nata la mia collezione legata alla vela.

“Rotte in libertà” è un titolo evocativo. Come nasce e cosa rappresenta per te? Che tipo di “rotte” esplori in questa mostra: sono geografiche, interiori, simboliche?

Ogni collezione è per me un viaggio interiore raccontato attraverso il linguaggio della pittura. “Rotte in libertà” parla della vela come metafora della vita e della libertà: tracciare una rotta, affrontare il viaggio, raggiungere o cambiare l'approdo essendo sempre pronti al cambiamento, come il velista.

Le rotte sono scelte interiori, viaggi tracciati in cui si unisce la consapevolezza della partenza e il tempo del viaggio come percorso di vita verso la meta, un atto consapevole di libertà. La rotta non è solo un percorso da seguire, ma un movimento esistenziale che unisce il visibile all'invisibile, il gesto pittorico al sentire profondo.



Ester Maria Negretti
mentre lavora ad una delle sue opere



Tela della collezione "Rotte in libertà"

Ogni opera è un frammento di viaggio, una mappa emotiva che racconta la tensione tra il punto di partenza e il mistero dell'approdo.

Nel segno della vela, la rotta diventa il simbolo di un'esplorazione che attraversa spazio e tempo, materia e spirito, vento e pensiero.

E in questo continuo orientarsi, l'artista – come il marinaio – impara a navigare anche il disorientamento, trovando nella deriva una forma nuova di libertà.

La libertà è una conquista o una scelta nelle tue opere? Qual è la vera libertà per un artista?

La Libertà è una scelta che si conquista giorno per giorno ma anche un modo di vivere. Chiede sicuramente tanta attenzione e consapevolezza, lavoro continuo su di sé e su quello che accade nel quotidiano. La libertà non è far ciò che si vuole ma richiede molto coraggio, sacrificio, impegno, attenzione, rigore e disciplina ma, soprattutto, la libertà è essere fedeli a sé stessi. Come artista e come madre, cerco di trasmetterlo con l'esempio ogni giorno a mia figlia di 5 anni.

La vera libertà, per un artista, è creare senza compiacere, restando autentici anche quando è scomodo.

Come scegli i materiali che entrano nelle tue opere?

Sono incontri, inciampi, attrazioni. Ogni materiale ha una storia, un'energia, un tempo. Mi lascio sorprendere da ciò che porta con sé: ossidazioni, frammenti, residui, strappi di carta. I materiali non sono solo strumenti, ma narratori silenziosi che mi aiutano a raccontare le storie che porto sulla tela.

Quali sono le principali reazioni del pubblico di fronte alle opere della mostra "Rotte in libertà"?

Quando i velisti riconoscono sé stessi nelle mie opere, per me è un dono. Mi dicono che sentono davvero l'energia del vento e quella libertà autentica che la vela regala. Alcuni mi chiedono di ritrarre la loro barca: è un modo bellissimo per entrare in contatto con le loro storie e trasformarle in arte.

Quali sono le "rotte future" di Ester Maria Negretti, artisticamente parlando?

È un viaggio cominciato nel 2022 a Trieste, per poi circumnavigare per il Mediterraneo e non solo, da Como a Matera, su in Toscana e poi a Venezia, verso la Sardegna e via in Liguria a Santa Margherita Ligure e Portofino. Un appuntamento fisso con la Barcolana dove nel 2024 mi sono stati commissionati i trofei.



"Trofeo 56 Barcolana, 2024"

Ora è a Roma per poi approdare a Pietrasanta in una personale per tutto agosto. Poi sarà la volta di Genova al Museo Galata del Mare, e di nuovo a Trieste per la Barcolana.

Continuare a navigare, in tutti i sensi. Porterò avanti il progetto della Vela, che si arricchirà di nuove trasparenze e supporti innovativi. Sto lavorando anche a un ciclo dedicato al "viaggio invisibile": quello delle emozioni, delle origini, delle trasformazioni interiori. E poi, chi lo sa... a volte basta un colpo di vento per cambiare direzione.

Il notiziario nautico di Bolina (aprile-luglio 2025)

di Alberto Casti

Vela sportiva

Beccaria sbarca tra gli Imoca 60. Ambrogio Beccaria ha presentato il 2 aprile il progetto Alla grande Mapei Racing. Dopo i successi nei Mini 6.50 e in Class40, il navigatore milanese punta ora al Vendée Globe, il giro del mondo in solitario e senza scalo in partenza nel 2028. La sua imbarcazione è l'ex Vulnerable 2 di Thomas Ruyant. Il primo appuntamento in calendario è con The Ocean Race Europe il 10 agosto.

Varato a Genova il Class 40 di Luca Rosetti. Il monoscafo oceanico Maccaferri Futura è stato varato il 16 aprile a Genova. Sesto esemplare della serie "Musa" disegnata da Gianluca Guelfi e Fabio D'Angeli, il nuovo Class 40 ha esordito sui campi di gara il 3 luglio con la vittoria della prima tappa della Les Sables-Horta-Les Sables, regata di 2.540 miglia con partenza e ritorno in Francia e scalo intermedio alle Azzorre.

Long Beach confermata sede per le prossime Olimpiadi. Il Comitato Organizzatore delle Olimpiadi ha rilasciato un piano aggiornato delle sedi dei Giochi di Los Angeles 2028. Long Beach sarà la seconda città più impegnata dopo Los Angeles, ospitando ben 11 discipline, tra cui la vela. Le regate si svolgeranno a Belmont Shore dal 21 luglio al 6 agosto 2028.

Lipinski e Bona gli assi della "Cic Med Channel". Vittoria schiacciante di Credit Mutuel al comando di Ian Lipinski e Alberto Bona alla prima edizione della Cic Med Channel, regata mediterranea riservata ai Class 40. I due sono passati in vantaggio subito dopo la partenza avvenuta a Marsiglia il 27 aprile, mantenendo la testa della flotta per tutte le 1.025 miglia del percorso che li ha visti passare a Calvi, nelle Bocche di Bonifacio e a Maiorca.

Tosetti ha completato il giro del mondo. Alessandro Tosetti ha fatto ritorno in Italia approdando a Sanremo il 30 aprile. Il navigatore italiano ha così completato il giro del mondo iniziato nel 2023 con la partecipazione al Global Solo Challenge che aveva dovuto interrompere per danni al sartiame. Ripartito da Auckland (Nuova Zelanda) lo scorso gennaio a bordo del suo Uldb 65 Aspra, Tosetti ha percorso oltre 24.000 miglia in solitario.

Marta Maggetti velista dell'anno FIV. Il 21 maggio Marta Maggetti è stata insignita del titolo di Velista dell'anno FIV. Medaglia d'oro a Parigi nel 2024, la 29enne cagliaritana ha riportato l'Italia sul gradino più alto del podio nel windsurf a 24 anni dall'ultimo trionfo di Alessandra Sensini. Maggetti è anche la prima italiana a vincere nella nuova classe olimpica iQFoil.

Soldini presenta "Hypersail" la barca volante di Ferrari. Giovanni Soldini ha presentato il 25 giugno a Maranello Hypersail, il rivoluzionario monoscafo oceanico progettato da Guillaume Verdier per Ferrari. Lunga 30 metri, con una larghezza fuori tutto di 20 metri, questa barca ha bracci mobili laterali con foil e timone come il AC75 a cui si aggiunge l'innovativa chiglia basculante dotata

di alettoni. Sarà il primo monoscafo al mondo di queste dimensioni alimentato esclusivamente da fonti rinnovabili.

Un canoista alla guida del CONI. Il 26 giugno Luciano Buonfiglio è stato eletto nuovo presidente del CONI per il quadriennio 2025-2028. Il napoletano, classe 1951, è il primo ex atleta olimpico a ricoprire questa carica avendo gareggiato nella canoa K-4 1000 metri a Montréal nel 1976. Contestualmente, Francesco Ettore, presidente della Federazione Italiana Vela, è entrato nella Giunta Nazionale con 32 preferenze.

Personaggi

Addio a Jean-Marie Finot. È scomparso il 2 aprile a 83 anni Jean-Marie Finot. L'architetto navale francese fu l'autore del celebre *Écume de mer*, "barca dell'anno" del 1975 prodotta in 1.385 esemplari.

Successivamente collaborò con cantieri come Bénéteau e Comar, prima del fortunato sodalizio con Pascal Conq con cui progettò bolidi oceanici portando a casa quattro Vendée Globe e tre BOC Challenge.

Delannoy: prima "ministra" transgender. Sophie Delannoy, 57 anni, sta scrivendo una pagina di storia della vela come prima skipper transgender a gareggiare nel circuito dei Mini 6.50. Dopo aver partecipato alla recente Plastimo Lorient Mini, la velista è impegnata nella preparazione per la Mini Transat di settembre 2025.

Addio a Minoru Saito, leggenda della vela oceanica. Il mondo nautico piange la scomparsa di Minoru Saito, il velista giapponese morto l'8 giugno all'età di 91 anni dopo una carriera straordinaria durata quasi quarant'anni. Aveva completato un totale di otto circumnavigazioni in solitario di cui l'ultima nel 2011 a 77 anni.

Norme

Patente nautica D1: varati i quiz. La Direzione generale per il mare e il trasporto marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha firmato il decreto n. 57 del 10 aprile contenente i quiz di esame della patente D1, il "patentino nautico" che abilita anche i minorenni alla navigazione diurna entro 6 miglia dalla costa a bordo di natanti dotati di motori fino a 115 cavalli.

Niente iva sui corsi per la patente. Con la Sentenza n. 72/2025 la Corte di Giustizia Tributaria di La Spezia ha stabilito che non è dovuta l'IVA sui corsi per le patenti nautiche. La decisione accoglie il ricorso presentato da Unasca contro l'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate che prevedeva l'applicazione dell'aliquota del 22% sui corsi di formazione.

Coppa America

Per la prima volta la Coppa America in Italia. Napoli sarà la sede della 38a la Coppa America. L'annuncio è arrivato il 15 maggio dal Team New Zealand e dal governo italiano. Le regate si svolgeranno nelle acque del golfo napoletano, tra Castel dell'Ovo e Posillipo. I team avranno le loro basi nell'area di Bagnoli.

Sfidanti all'attacco contro i "kiwi". Il 22 maggio il Challenger of Record Athena Racing e il team Challenger USA hanno diffuso comunicati coordinati, espri-

mendo preoccupazione per la gestione da parte di Emirates Team New Zealand della 38a America's Cup.

Tra le critiche: mancanza di trasparenza nel processo decisionale, esclusione degli altri team dai negoziati commerciali cruciali e gestione autocratica dell'evento. Anche Alinghi si è unita al coro delle critiche il 29 maggio.

Peter Burling passa a Luna Rossa. Nel frattempo il fuoriclasse neozelandese Peter Burling è entrato nel team Luna Rossa. Il velista "kiwi", vincitore delle ultime tre America's Cup e di tre medaglie olimpiche, si dice orgoglioso di fare ora parte dell'iconico team italiano. Non è ancora chiaro il ruolo che occuperà. Con lui anche Josh Junior altro pezzo di Emirates Team New Zealand acquisito dallo sfidante italiano.

Cronaca e imprese.

"Bayesian" finalmente sull'invaso. Il superyacht di 56 metri Bayesian è emerso dalle acque siciliane di Porticello domenica 22 giugno, dieci mesi dopo il tragico naufragio del 19 agosto 2024 che causò sette vittime a cui si aggiunge anche quella di un sommozzatore olandese perito per un incidente durante le operazioni di recupero. Il relitto, ora adagiato su un invaso nel porto di Termini Imerese, sarà sottoposto a ispezione forense.

Senza gambe e un braccio attraversa il Pacifico in solitario. Il 24 giugno Craig Wood ex fuciliere britannico senza gambe e un braccio, ha completato la traversata dell'Oceano Pacifico in solitario.

Partito il 25 marzo da Puerto Vallarta, in Messico, ha raggiunto Hiroshima dopo 90 giorni e 7.506 miglia a bordo di un catamarano di 12 metri.

Le orche colpiscono anche lungocosta. Il 24 giugno un Sun Odyssey 479 norvegese è stato colpito al largo di Cabo Espichel, lungo le coste portoghesi da un branco di orche mentre navigava in acque profonde appena 16 metri. L'equipaggio è rimasto illeso e l'unità è stata scortata nel porto di Sesimbra col timone danneggiato. Perde dunque consistenza la strategia di tenersi lontani da acque profonde più di 20 metri per evitare l'incontro con questi mammiferi marini.

Donna disabile completa il periplo delle isole britanniche. Jazz Turner, ingegnere di 26 anni costretta alla sedia a rotelle dalla sindrome di Ehlers-Danlos, ha completato il 30 giugno la circumnavigazione delle Isole Britanniche in solitario, diventando la prima persona con disabilità a realizzare l'impresa senza assistenza.

Il percorso di 2.070 miglia è stato completato in quattro settimane a bordo di Fear, una Albin Vega di 8,2 metri del 1975.

Cultura.

Identificato il galeone San José. Nuove prove archeologiche confermano l'identità del relitto scoperto dalla Marina colombiana nel 2015: si tratta del leggendario galeone spagnolo San José affondato l'8 giugno 1708 al largo della Colombia. A sostegno del riconoscimento uno studio pubblicato sulla rivista Antiquity con nuove prove fotografiche. Il San José trasportava 200 tonnellate di oro, argento e smeraldi dal Perù verso la Spagna, tesoro il cui valore è stimato in 20 miliardi di dollari.

“Mare di Legalità” varca i confini nazionali

Il primo anno della campagna con le “barche della legalità” raccontato dalla testata di nautica “Shipping Herald”. Ecco l’articolo tradotto in italiano per i nostri lettori.

di Tassos Mavris
Giornalista



Logo testata
Shipping Herald

Negli ultimi 15 anni sono state numerose le barche a vela intercettate al largo delle coste italiane dalle forze dell’ordine e confiscate dall’autorità giudiziaria. Si tratta di imbarcazioni che sono state acquistate e trasformate da trafficanti di migranti o di droga in mezzi per compiere odiosi reati e arricchire delle organizzazioni criminali internazionali. Il loro destino una volta approdate nei porti italiani era lo smaltimento, o forse no. Perché la Lega Navale Italiana, il principale ente pubblico associativo che si occupa di mare in Italia dal 1897, ne ha recuperate tante grazie al lavoro dei propri soci volontari e con i fondi dell’associazione, senza alcun contributo pubblico. Lo Stato italiano ha scelto di affidare queste barche ridotte in condizioni disastrose alla Lega Navale riconoscendone l’autorevolezza nel settore marittimo. L’associazione ha così dato nuova vita a queste imbarcazioni e le impiega oggi per attività di pubblico interesse. La “flotta della legalità” della Lega Navale Italiana conta al momento 28 barche a vela operative, di lunghezza variabile tra i 34 e i 53 piedi, che svolgono



lungo tutte le coste della penisola italiana progetti di pubblica utilità legati al mare in ambito culturale, sociale, sportivo e di protezione ambientale, secondo quella che è la missione istituzionale dell’associazione. Infatti, i ricercatori dell’Università di Bari vi hanno condotto attività di studio della qualità delle acque nel Mar Adriatico, i bambini seguiti da Save the Children hanno potuto vedere per la prima volta la propria

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella saluta la partenza delle “barche della legalità”

città dal mare in Sicilia, i ragazzi con disabilità hanno potuto imparare i primi rudimenti della navigazione nel Mar Ionio e affermati scrittori italiani si sono lasciati ispirare dal movimento del mare per le loro opere nel Mar Tirreno. Sono tutti saliti a bordo delle “barche della legalità” della Lega Navale Italiana nel corso del primo anno della campagna “Mare di Legalità”, l’iniziativa che il Presidente della Lega Navale, l’ammiraglio Donato Marzano, ha messo in campo (o meglio in mare) per impiegare in modo coordinato ed efficiente queste barche in progetti e attività al servizio dei territori e delle comunità, in particolare in favore delle persone più fragili. Partite da Ostia, il porto di Roma e salutate dal Presidente della Repubblica italiana Sergio Mattarella, hanno preso il largo



Il volto e il nome di Stella Costa, bambina assassinata dalla criminalità organizzata, sulla randa della “barca della legalità” Helena

il 28 giugno 2024 le prime 8 barche, una delle quali intitolata proprio al fratello del Capo dello Stato, Piersanti, assassinato dalla mafia quando era presidente della Regione Sicilia il 6 gennaio 1980 a Palermo. Oggi queste 28 “barche della legalità” hanno migliaia di miglia navigate all’attivo, centinaia di attività svolte e tantissimi sorrisi ed emozioni donati a chi è salito a bordo. L’obiettivo della campagna “Mare di Legalità” è proprio quello di promuovere le attività marittime, soprattutto in favore dei giovani e dei soggetti più fragili, la salvaguardia del mare e la diffusione dei principi della legalità e dei valori della Lega Navale Italiana, riportati nella Carta dei Valori dell’associazione: accoglienza, competenza, rispetto, lealtà, appartenenza, disponibilità, solidarietà, sostenibilità e amore per il mare. Ma perché la Lega Navale Italiana ha deciso di chiamarle “barche della legalità”? «C’è in qualche modo una “legge del contrappasso” che abbiamo voluto seguire: infatti, queste barche un tempo impiegate dalla criminalità organizzata svolgono oggi attività che mettono al centro valori quali la legalità e la solidarietà e ognuna di queste imbarcazioni è stata intitolata alla memoria di una vittima della mafia e del terrorismo», spiega il presidente della Lega Navale Italiana, che aggiunge: «I volti e i nomi di donne, uomini e bambini uccisi in Italia da organizzazioni criminali sono raffigurati sulla randa delle barche, su un banner issato a prua e su un gonfalone, che mettiamo a terra quando la barca è ormeggiata in banchina, che racconta il passato della barca e la biografia della vittima. Portiamo le loro storie nelle scuole e nei diversi porti». Oltre al politico Piersanti Mattarella, magistrati, sacerdoti, imprenditori, docenti universitari, appartenenti alle forze dell’ordine, giornalisti, sindacalisti: le mafie hanno ucciso in modo trasversale nel secondo dopoguerra, soprattutto nelle regioni del Sud Italia. Purtroppo anche negli anni 2000, colpendo anche minori. Una delle ultime “barche della legalità” diventate operative, *Helena*, è stata intitolata ad una bambina di 12 anni, Stella Costa, vittima innocente di un conflitto a fuoco della criminalità locale avvenuto nel 2002 a San Severo (Puglia). Un’altra barca, “Our Dream”, è un vero e proprio sogno diventato realtà grazie alla collaborazione tra Lega Navale Italiana, Università di Palermo e Ordine degli Ingegneri: si tratta della prima barca a vela della “flotta della legalità” della Lega Navale resa pienamente accessibile alle persone con disabilità motorie grazie all’eliminazione di

barriere architettoniche a bordo. Questo *Jeanneau Sun Odyssey 53*, confiscato alla criminalità organizzata per traffico internazionale di droga, è stato intitolato alla memoria dei due magistrati simbolo della lotta alla mafia: Giovanni Falcone e Paolo Borsellino. Queste barche diventano così un'opportunità per tutti di vivere il mare e una testimonianza concreta della storia e dei valori di quei servitori dello Stato che hanno combattuto contro le organizzazioni mafiose e terroristiche. Molto resta ancora da fare, ma la Lega Navale prosegue la sua navigazione con una rotta ben definita. «Le sfide per il futuro della campagna "Mare di Legalità" - afferma il presidente Donato Marzano - sono quelle di avvicinare al mare sempre più persone e di far conoscere la bellezza di vivere la navigazione su queste barche a tutti coloro che non potrebbero permetterselo. Il successo di questa iniziativa si misura nei numeri raggiunti nel primo anno, ma soprattutto nell'aver tenuto vivo lo spirito di sacrificio al servizio della legalità delle tante vittime della mafia e del terrorismo cui abbiamo scelto di intitolarle. Queste barche devono essere al tempo stesso un simbolo di legalità e un campanello d'allarme per le future generazioni. Servono per far conoscere l'impegno di queste persone e ricordarci che dobbiamo lavorare ogni giorno per sconfiggere le organizzazioni criminali ancora oggi molto radicate nella nostra società».



Le "barche della legalità" impegnate in una manovra cinematografica nel mare di Catania



Il piacere di navigare insieme.
Con noi puoi viverlo davvero!



**ISCRIVITI ALLA
LEGA NAVALE ITALIANA**
Dal 1897 al servizio delle persone

IL VENTALOGO DEL MARE



1. OCCHIO AL METEO!

Prima di uscire in barca o in canoa, controlla il meteo: a volte la scelta più sicura è restare a terra.

2. PRONTI A MOLLARE GLI ORMEGGI? UN ATTIMO



Controlla imbarcazione e dotazioni: giubbotti salvagente omologati, motore, sistemi di comunicazione e attrezzature.

3.

PAROLA D'ORDINE: SICUREZZA

Tutti a bordo devono indossare il giubbotto, soprattutto in caso di rischio. Verifica ancoraggio e ormeggio. Tutti devono conoscere le procedure di emergenza: uomo in mare, incendio, avaria.



4.

L'IMPORTANZA DELLA PIANIFICAZIONE E PREPARAZIONE

Prima di salpare: traccia la rotta, informa del percorso, studia la carta e tieni in ordine la barca. In mare serve prontezza, non improvvisazione!

5.

CONOSCI E RISPETTA LE NORME DELLA NAVIGAZIONE

Anche in mare e sul lago le regole contano: rispetta limiti, divieti e norme, soprattutto vicino a costa, porti e spiagge.



6. EQUIPAGGIO SIGNIFICA STARE BENE INSIEME

Coinvolgi l'equipaggio e fai squadra. Navigare insieme è più bello, e la barca può diventare un'esperienza inclusiva e accessibile per tutti, dai giovani alle persone con disabilità.

7.

IN MARE NON SI LASCIA INDIETRO NESSUNO

Chi è in difficoltà in mare va sempre aiutato! Presta soccorso e chiama subito la Guardia Costiera (1530) o usa il VHF sul canale 16.

8.



LA TECNOLOGIA CI AIUTA, MA NON DEVE SOSTITUIRCI

Non contare solo sul GPS: fai carteggio, controlla il punto nave e usa l'autopilota con giudizio. Porta una bussola e osserva l'ambiente: può fare la differenza.

9.



IL RUOLO DEL COMANDANTE

Il comandante ascolta e supporta l'equipaggio, ma in emergenza deve decidere da solo e con prontezza.

10.

NON NAVIGARE SE NON SEI IN PERFETTA FORMA O SOTTO L'EFFETTO DI ALCOL O DROGHE

Naviga solo se sei lucido: alcol e droghe offuscano i riflessi e mettono tutti a rischio.



IL VENTALOGO DEL MARE

11.

RISPETTIAMO LA FLORA E LA FAUNA MARINA

Il mare è vita e va protetto: il Mediterraneo ospita il 10% delle specie marine globali. Tutelarlo è un dovere di tutti.

12.

NON ANCORIAMO SULLE PRATERIE DI POSIDONIA!

La *Posidonia oceanica* è una pianta protetta del Mediterraneo: produce ossigeno, è una nursery per molte specie e contrasta l'erosione dei fondali. Mai ancorarci sopra: se si danneggia, non si rigenera!



13.

NO AI PRODOTTI USA E GETTA E AGLI IMBALLAGGI INUTILI

Chi va per mare lo sa: no usa e getta, meglio sfuso e senza plastica. I rifiuti in mare non spariscono mai.



14.

NON GETTIAMO NULLA IN MARE

I rifiuti non si abbandonano, né in mare né a terra. Ognuno deve smaltirli correttamente usando le isole ecologiche di porti e approdi.



15.

BEVIAMO DALLA BORRACCIA

Porta sempre con te la tua borraccia: bottiglie e tappi di plastica inquinano i mari ed uccidono migliaia di pesci, uccelli, tartarughe e mammiferi marini.



CREME E SAPONI PLASTIC FREE

Scegli prodotti naturali e biodegradabili, per te e per la barca. Evita creme solari con sostanze come ossibenzone e octinoxato: danneggiano coralli e fauna marina.

16.

FACCIAMO LA RACCOLTA DIFFERENZIATA

Anche a bordo separiamo i rifiuti: umido, plastica, carta e secco. Una buona raccolta facilita lo smaltimento in porto e la gestione durante la navigazione.



17.

18.

NO AI MOZZICONI

Niente mozziconi in mare: sono tossici per la fauna e non si biodegradano.



19.

RACCOGLIAMO I RIFIUTI

A bordo servono retino e sacco: raccogli i rifiuti in mare. Occhio al vento... basta un soffio per far volare qualcosa fuori bordo!



20.

DIVENTIAMO UN ESEMPIO

Il mare è di tutti: proteggiamolo insieme, ogni piccolo gesto conta. Unisciti a Marevivo e alla Lega Navale Italiana per fare la differenza!





40  **MAREVIVO**

**Da 40 anni per
la difesa del mare**

Seguici su marevivo.it



@marevivoets



“Velando”, si parte dalla formazione

Al via il progetto di velaterapia promosso dal Ministro per le Disabilità
Alessandra Locatelli con capofila la Lega Navale Italiana

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale “Lega Navale”

Il progetto di velaterapia “Velando” ha mollato gli ormeggi da Palermo in occasione della tappa del Tour Mediterraneo di Nave Vespucci e si appresta ad un’intensa navigazione tra settembre e ottobre 2025. Presentato lo scorso 9 maggio nel capoluogo siciliano, “Velando” è un’iniziativa promossa dal Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli in collaborazione con la Lega Navale Italiana, ente capofila del progetto, e la Federazione Italiana Vela, con la partecipazione di numerose istituzioni ed enti del terzo settore. “Velando” si inserisce nell’ampio panorama delle terapie complementari rivolte ai pazienti di ogni età e al mondo della disabilità. Per terapie complementari si intendono quell’insieme di interventi che possono essere affiancati alle cure convenzionali, senza mai sostituirle. L’obiettivo, in questo caso tramite l’attività velica in mare e nelle acque interne, è quello di contribuire a realizzare una dimensione più umanizzata dei percorsi di cura e assistenza, dentro e fuori l’ospedale, rendendo la persona protagonista di attività ludico-sportive e ricreative che possano migliorare il benessere psicofisico di pazienti e persone con disabilità. Il progetto “Velando”, secondo quanto presentato dal Ministro Locatelli, coinvolgerà in questo primo anno di attività 30 istruttori, 50 operatori, 22 skipper e 75 utenti. «Abbiamo deciso di supportare questo importante progetto per evidenziare ancora una volta l’importanza delle terapie complementari come strumento di affiancamento e accompagnamento al percorso di terapia medica e di cura per tutti. Infatti - ha dichiarato il Ministro - partecipano a questo progetto



Il Ministro Locatelli a bordo del catamarano inclusivo “Lo spirito di Stella” che alza a riva il guidone della LNI



Presentazione del progetto “Velando” a Palermo



*Il Ministro Locatelli con il velista paralimpico LNI
Palermo Carmelo Forastieri*

diversi enti che, nel mondo pubblico e privato, si occupano di patologie degenerative, rare, oncologiche o disabilità e ritengo fondamentale registrare gli esiti positivi in termini di qualità della vita, benessere, maggior grado di autonomia e miglioramento, per esempio, nello scambio delle relazioni nelle persone coinvolte. Ringrazio quindi la Lega Navale, FIV, Anffas, AIL, AISM, l'Ospedale Rizzoli, UICI e ASL Torino, che saranno impegnati direttamente in questo progetto. Insieme - ha sottolineato il Ministro - portiamo avanti convintamente un modello di approccio che promuove la valorizzazione delle persone attraverso un nuovo sguardo, per vedere in ognuno le potenzialità e non i limiti”.

A bordo di Nave Vespucci a Palermo, Lega Navale Italiana e Ministro per le Disabilità hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa per la promozione di ulteriori iniziative di inclusione sociale e di nautica solidale. «La collaborazione siglata con il Ministro Locatelli — ha dichiarato il Presidente della Lega Navale Italiana, Donato Marzano — ci consente di dare ulteriore impulso ai progetti di inclusione sociale che la Lega Navale Italiana porta avanti in tutta Italia con oltre 61.000 soci volontari, la più grande flotta solidale d'Italia e con le nostre basi nautiche presenti su tutto il territorio nazionale che siamo impegnati a rendere sempre più accessibili. Quest'anno partiremo con il primo corso che vedrà insieme bambini e ragazzi con disabilità e normodotati nel nostro Centro Nautico di Sabaudia. I nostri assetti e le nostre capacità sono al servizio di tutti e dobbiamo fare squadra con le istituzioni e le associazioni per realizzare dei progetti di vera inclusione, che non siano “per” le persone con disabilità, ma “con” le persone con disabilità».

Il 23 e 24 giugno a Roma, presso la Sala Polifunzionale della Presidenza del Consiglio, si sono tenute le prime due giornate di formazione di “Velando” con gli interventi di esperti medici, formatori della Lega Navale Italiana e istruttori FIV. Mauro Zecca, formatore LNI e presidente della Lega Navale di Pomezia, ha parlato delle caratteristiche delle barche classe Hansa 303 - deriva adatta a persone con

disabilità, che non scuffia ed è utilizzabile in singolo o in doppio, con una seduta ergonomica e tutte le manovre correnti rinviate in pozzetto - e portato una testimonianza delle iniziative di velaterapia svolte dalla Sezione LNI in collaborazione con la ASL Roma 6: dal 2014 a oggi, sono stati avvicinati alla vela 160 bambini e 60 giovani adulti con disabilità cognitive e relazionali. Nella seconda giornata di lavori è intervenuto Mauro Marchi, istruttore di vela solidale della LNI e vicepresidente della Lega Navale di Fiumicino,. Nel suo contributo ha parlato del ruolo del formatore e dell'importanza di una buona accoglienza. L'accoglienza, valore fondamentale per la



*Intervento dell'istruttore LNI Pomezia Mauro Zecca
nelle giornate di formazione del progetto “Velando”*

Lega Navale Italiana, rappresenta un passo necessario affinché l'esperienza velica abbia successo: creare uno spazio emotivo, relazionale e fisico in cui ogni partecipante si senta riconosciuto nella propria individualità e non nella propria disabilità, sicuro sia sul piano fisico che psicologico e coinvolto attivamente. Il formatore è dunque il cuore di questo processo educativo e deve tenere insieme conoscenza delle disabilità in senso ampio, capacità di ascolto attivo e preparazione tecnica. Usando una metafora, il vento che spinge le vele dell'inclusione è quello della fiducia e il formatore è il custode di questa accoglienza.

La Lega Navale Italiana organizzerà le proprie attività tra settembre e ottobre in due Sezioni, Palermo e Arona, sulla sponda piemontese del Lago Maggiore, da anni operanti nel settore della vela solidale. L'attività in Sicilia si svolgerà tra l'8 e il 12 settembre in collaborazione con lo staff dell'Istituto Ortopedico Rizzoli guidato dal professor Luca Sangiorgi, esperto di malattie rare scheletriche. Alcuni pazienti parteciperanno ad una crociera a bordo della "barca della legalità" *Our Dream*, imbarcazione a vela Jeanneau Sun Odyssey 53 confiscata al traffico di droga e recuperata dalla Lega Navale di Palermo che l'ha resa accessibile alle persone con disabilità motoria grazie ad interventi di abbattimento delle barriere architettoniche a bordo, con una passerella che consente l'accesso in sicurezza delle persone su sedia a rotelle e l'installazione di un sollevatore per consentire la discesa sottocoperta. La barca, intitolata alla memoria dei magistrati Falcone e Borsellino, fa parte della "flotta della legalità" attiva nella campagna della Lega Navale Italiana "Mare di Legalità". Obiettivo della navigazione è misurare, attraverso dei sensori, i benefici dell'attività velica su persone affette da malattie muscolo-scheletriche. Ad Arona, sotto il coordinamento scientifico del dott. Roberto Keller, direttore del Centro Regionale Disturbi Spettro Autistico della ASL Torino 1, il progetto "Velando" si svolgerà in due fine settimana nella base nautica della Lega Navale ad Arona sul Lago Maggiore (13-14 e 20-21 settembre) con uscite a bordo delle derive inclusive Hansa 303 e di cabinati messi a disposizione dai soci, alternando formazione teorica ed esperienza pratica. La seconda fase avrà come scenario il mare ligure e si farà base a Santa Margherita Ligure con una navigazione costiera a tappe tra il 25 e il 29 settembre a bordo di tre "barche della legalità" con equipaggi formati da persone con disturbo dello spettro autistico, accompagnatori e skipper e istruttori della Lega Navale, che vivranno questa esperienza insieme sulle barche *Eros*, dedicata a Piersanti Mattarella, *Spyros* intitolata al generale Carlo Alberto Dalla Chiesa e *Teta*, legata al ricordo del magistrato Francesco Coco. Oltre all'attività sulle barche a vela, sono previsti momenti conviviali e di socialità tra i partecipanti e visite culturali nei diversi luoghi che verranno toccati durante le attività di progetto per far vivere appieno ai partecipanti questa esperienza formativa.



Firma dell'accordo LNI-Ministero per le disabilità a bordo del *Vespucci*

Lo scorso 9 maggio, a bordo dell’Amerigo Vespucci a Palermo, è stato firmato un accordo di collaborazione tra il Ministro per le disabilità Alessandra Locatelli e la Lega Navale Italiana, rappresentata dal Presidente Donato Marzano.

La collaborazione tra il Ministro e la Lega Navale Italiana ha l’obiettivo di promuovere iniziative comuni di inclusione sociale, volte a migliorare la qualità della vita delle persone con disabilità, favorendo la partecipazione ad attività nautiche e sportive. Garantendo a tutti l’accesso al mare e alle acque interne.

LISAIL, ovvero la Lingua Italiana dei Segni per la nautica

Tra i primi istruttori di vela solidale brevettati quest’anno dalla Lega Navale Italiana c’è Edoardo Ricci, intervenuto nelle giornate di formazione del progetto “Velando” per presentare il suo progetto “LISAIL”, un manuale finalizzato a formare le persone con sordità alla conduzione di una barca a vela attraverso lo sviluppo di una Lingua dei Segni Italiana (LIS) per la nautica, la prima in Europa. Così Ricci parla del suo progetto, nato da un vissuto personale: «Essendo figlio unico di entrambi genitori Sordi (CODA - Child of deaf adult), sono sempre stato a contatto con persone con disabilità di ogni genere. A questo ho unito la mia passione per lo sport: dalla guida podistica per non vedenti, a corsi in barca per ragazzi con disturbo dello spettro autistico. Con il passare del tempo ho notato che nuovamente le persone sorde rimanevano escluse: non era infatti mai stato fatto un corso, o fornito materiale didattico adatto a loro. Grazie a questo stimolo ho deciso di progettare e realizzare un manuale di vela in Lingua dei Segni Italiana: “LISAIL”. Per iniziare a sviluppare il progetto è stata fatta una ricerca su Internet: bisognava capire se ci fossero dei modelli di linguaggio già presenti in Italia o in Europa, per adattarsi allo stesso stile. Ma con nostra grande sorpresa, abbiamo scoperto che nel mondo della LIS non sono presenti termini nautici. Il manuale permette di formare le persone sorde poiché contiene, oltre alle varie manovre necessarie alla conduzione di una barca a vela, anche un glossario delle parti dell’imbarcazione. Ma a mio avviso un manuale in LIS di vela non è pensato solamente per le persone sorde, ma anche per persone uditive. Quanti velisti avrebbero voluto poter comunicare senza l’uso della parola soprattutto

con 20 nodi di vento quando tra prua e timoniere ci sono circa 12-15 metri? Non sarebbe più facile dare il comando di virata con un semplice segno o orzare senza dover cercare di farsi sentire? Anche perché nel momento in cui accendiamo il motore e una persona è a prua e deve gettare l’ancora, spesso cerchiamo di comunicare la direzione e le manovre da far fare al timoniere con dei segni visto che chi è a poppa con il motore acceso non riesce a sentire i comandi vocali. Sono sicuro che questo manuale darà un suo contributo al mondo della nautica in particolar modo a quello della vela perché non solo permetterà di creare equipaggi inclusivi tra utenti normodotati e sordi, ma consentirà a tutti coloro che avrebbero voluto dare dei comandi senza l’uso della parola di farlo».



*Istruttore di vela solidale della LNI Edoardo Ricci,
ideatore del progetto LISAIL*

A tutto foil

Dalla Coppa America al rapporto tra uomo e tecnologia sulle “barche volanti”

di **Giulio Guazzini**

Giornalista e velista, socio benemerito della LNI

All'orizzonte, nel 2027, la Coppa America di Napoli. Un evento che si preannuncia incredibile per la sua portata e non solo per il mondo della vela e della mariniera. L'America's Cup che arriva in Italia è un'occasione straordinaria per fare conoscere al mondo il nostro territorio, le nostre coste e in definitiva la nostra cultura.

Peccato che, per ora, da un punto di vista strettamente agonistico, l'entusiasmo sia rimasto solo sulla carta visto il silenzio assordante del Challenger of Record e degli altri sfidanti. Dopo le passerelle dei politici e degli addetti ai lavori, entusiasti promotori dell'evento programmato all'ombra del Vesuvio, sono in molti a chiedersi se il tempo che ci separa dall'avvio delle regate sarà abbastanza per costituire e mettere a punto la macchina organizzativa. Ma soprattutto se la rosa dei partecipanti, i challengers, sarà sufficiente per garantire lo spettacolo. Quel necessario valore agonistico, quel tradizionale contenuto rappresentato da sempre dal circo magico e inimitabile della gara sportiva più antica del mondo. In realtà, negli ultimi tempi, i colpi di scena non sono certo mancati. Con il fenomenale timoniere Peter Burling che dopo aver vinto tre edizioni della Coppa si separa dal team dei Kiwi e sbarca a sorpresa (ma neanche tanto), subito dopo, sulla Luna. Novità assoluta per Luna Rossa Prada Pirelli che saluta il Circolo della Vela Sicilia con cui ha affrontato le sfide di San Francisco 2012, Auckland 2020 e Barcellona 2024. Il nuovo sodalizio è con Il Circolo della Vela e del Remo Italia fondato nel 1889, per la prima volta il prestigioso Circolo napoletano fornirà il guidone nella sfida in Coppa.

Per non parlare del gemellaggio del rivale Circolo Savoia con il New Zealand Yacht Squadron. Certo determinante sarà interpretare alla lettera il protocollo con le relative regole sulla nazionalità, ma anche sapere bene le regole precise che disciplineranno la costruzione e la configurazione dei nuovi AC75.

Aspetti di non poco conto visto che dal 2020-21 con le barche volanti, è stata compiuta un'autentica rivoluzione: quadruplicata la velocità delle barche trasformate in macchine volanti, ridotto l'equipaggio che si muove in moduli fissi per garantire un avanzamento aerodinamico ottimale e comunica attraverso immagini ricevute su schermi messi in rete, stravolta la conduzione delle barche che usano solo due tipi di vele, mentre i timonieri utilizzano volanti degni di una F1 automobilistica.



Luna Rossa Prada Pirelli Team in regata (Foto di: Ricardo Pinto / America's Cup)



Logo 38 America's Cup

In termini di progettazione, costruzione e sviluppo, necessario il lavoro complesso di un team ingegneristico composito e sofisticato in grado di gestire i famosi sistemi, asse portante degli AC75, mezzi simili più ad astronavi che a barche a vela.

Sicuramente una serie di scelte e soluzioni che in breve tempo hanno creato una vera e propria tendenza.

Una nuova dimensione della vela quella che fa volare le barche scortate da gommoni dotati da 4 motori da 600 cavalli che a fatica riescono a stare dietro alla barca.

E menomale che questi gommoni, tender speciali, hanno dei sedili con gli ammortizzatori per attutire i colpi, un'altra evoluzione necessaria per inseguire la nuova vela.

A entrare nel vivo dei particolari che fanno la differenza in termini di prestazioni e manovrabilità, quando si è in piena Coppa e il tempo stringe, le scelte progettuali decisive sono state fatte, dopo tre generazioni di macchine volanti, c'è un lavoro incessante sui tips (quasi dei mini flaps) visto che le famiglie dei foil, le ali esterne, ormai sono le stesse per ogni team quando iniziano i Round robin.

Dinamiche che pongono seri interrogativi, offrono ampi spunti di riflessione, considerazioni interessanti dimostrando la complessità nella gestione di ogni dettaglio.

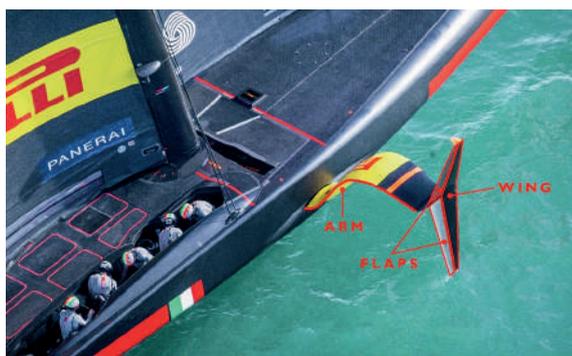
Appare chiaro insomma come in quest'ottica ci sia una forte preponderanza dell'aspetto tecnico, del dettaglio tecnicistico elaborato e gestito da computer, rispetto a quello genericamente definito umano. È chiaro che l'ultima parola dovrebbe sempre essere quella dell'uomo capace attraverso le nuove acquisizioni di spingersi oltre. Di fatto il lavoro degli ingegneri ha preso il posto dell'aspetto marinaro. Quando sono le prestazioni che fanno la differenza tutto si concentra sull'evoluzione delle parti modificabili. Il funzionamento delle "magiche

gambe" che si alzano e si abbassano passando da una mura all'altra, l'uso della doppia randa capolavoro dell'aerodinamica. Solo per citare alcuni elementi che consentono di regatare con mezzi dotati di una potenza straordinaria.

Un momento raddrizzante elevatissimo nonostante una massa in navigazione, compreso l'equipaggio, di 7500 kg. Mezzi che di bolina stretta superano i 30 nodi e al lasco superano i 55-60 nodi imponendo, ma solo per questioni di "sicurezza", un'autolimitazione.

Un equipaggio insomma che deve prima di tutto saper gestire questi sistemi con millimetrica precisione visto che

l'errore può causare un disastro in certe condizioni come abbiamo visto in più di una situazione.



Le parti del foil



America's Cup World Series 2013

Sono sufficienti un paio di gradi in più di carico sul flap per mandare in stallo i profili e portare in *splash down* il mezzo alla costante ricerca di equilibrio.

In quest'ottica soprattutto perdere velocità in manovra può trasformarsi in una vera e propria iattura.

Sono i meandri dell'aerodinamica con l'interpretazione delle sue regole a fare la differenza.

La scelta della forma della carena in base alle condizioni di mare e di vento influenzano la transizione al volo.

La soluzione di sfruttare gli effetti positivi di una vicinanza al pelo dell'acqua per ridurre la resistenza aerodinamica, ma anche l'effetto contrario ovvero creare una zona di depressione fra scafo e pelo dell'acqua capace di aspirare lo scafo verso la superficie dell'acqua possono essere determinanti.

Un mondo molto complesso che fra idrodinamica e aerodinamica segna una prospettiva rivoluzionaria di lettura nell'affrontare il mare e le regate.

Se esplorare possibilità, immaginare scenari futuri, fa da sempre parte dell'attività umana, dell'uomo sapiens proteso a superare continui paletti, a raggiungere nuovi traguardi. Da questo punto di vista la Coppa America rappresenta nel corso del tempo un esempio unico, una sfida epocale, una continua prova d'ingegno, nella sperimentazione, nell'acquisire velocemente tecniche supportate dalle evidenze scientifiche.

Tecnologia esasperata che ha preso il sopravvento sull'uomo complicando troppo spesso le regole del gioco, un esercito di ingegneri, tecnici che si sostituiscono ai tradizionali marinai? Sinceramente speriamo di no.

Dal pianeta Coppa America sono sempre arrivate come ricaduta le innovazioni più importanti soprattutto grazie ai nuovi materiali messi in campo.

Ci auguriamo che i velisti del futuro siano capaci d'interpretare quell'esigenza di capitalizzare un valore aggiunto. Dove gli uomini siano sempre i veri protagonisti, capaci di fare la differenza nell'utilizzo della tecnologia.

Capaci di sviluppare quella che viene definita "la curva di apprendimento". Insomma di dominare, dire sempre l'ultima parola, utilizzando al meglio per esempio, quella straordinaria disciplina come è la meccatronica che consente di combinare diverse azioni simultanee in modo calibrato e automatico.

Qualcosa che in fondo, molto tempo fa, un certo Leonardo da Vinci aveva prefigurato con le sue geniali scoperte!



Peter Burling

Nuove barche, nuovi modi di vivere la vela

*Intervista ad Alessandro Billè,
istruttore vela LNI e FIV e presidente della Lega Navale di Messina*

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale "Lega Navale"

La vela è entrata nell'era del foil. Che cos'è il Waszp e perché è così avvincente regatare su questa barca?

«Il Waszp è la barca a vela starter per i giovani agonisti che vogliono intraprendere la via del foil, anche scegliendo questa disciplina come prosecuzione del percorso intrapreso con l'Optimist. Grazie alle diverse superfici veliche disponibili infatti, già dai 12/13 anni i ragazzi possono cominciare a formarsi su queste imbarcazioni. Per i ragazzi è una nuova dimensione: sensibilità, alta velocità e manovre in volo rappresentano per i velisti più giovani un'occasione di divertimento estremo.»

Quali sviluppi può avere in Italia la classe Waszp e come la LNI può incentivarla?

«Lo sviluppo della classe deve passare necessariamente attraverso iniziative delle Sezioni della Lega Navale e degli altri circoli affiliati alla FIV, mirate a privilegiare la disciplina foil ed il waszp in particolare. L'entusiasmo dei ragazzi riscontrato negli stage e nei raduni federali organizzati in Sicilia negli ultimi mesi, dimostrano che il futuro di questa classe è oggi. I ragazzi vanno solo instradati attraverso questo percorso tecnico come per ogni altra classe giovanile in passato. La Lega Navale può certamente incentivare lo sviluppo della classe nelle proprie Sezioni attraverso una campagna di promozione nella quale hanno un ruolo chiave la facilitazione dell'esperienza attraverso l'organizzazione di stage formativi e lo sfruttamento delle agevolazioni necessarie all'acquisto delle imbarcazioni, sia da parte delle Sezioni e delle Delegazioni territoriali che dei singoli atleti. Magari stipulando convenzioni apposite con la classe ed il produttore.»

Rendere il mare e la vela accessibile a tutti è uno dei principali scopi istituzionali della Lega Navale. La Sezione di Messina ha in dotazione da ormai un anno un Malupa. Di cosa si tratta e quale riscontro puoi darci il primo anno di attività con questa "barca inclusiva"?

«Parallelamente allo sviluppo delle discipline sportive più moderne, l'impegno nella vela della nostra Sezione, in linea con la politica voluta dalla Presidenza Nazionale che si è fatta interprete delle priorità statutarie LNI, si è sviluppato attraverso la predisposizione delle competenze e delle attrezzature necessarie alla pratica della vela inclusiva. Questo impegno ha avuto quale risultato la disponibilità di una



L'istruttore Alessandro Billè

delle prime imbarcazioni classe Malupa varate in Italia, grazie alla sinergia virtuosa con la partecipata Municipale, la Messina Social City. La barca ha grandi potenzialità che in parte sono ancora inesprese in attesa di alcuni necessari *upgrade* che consentiranno alle persone con disabilità di essere protagoniste nella conduzione del mezzo nautico. Nel frattempo la barca ha avuto comunque grande successo per la sua versatilità al varo e all'alaggio ed alla conseguente capacità di prendere a bordo a secco persone con disabilità».

Quali competenze deve avere un formatore oggi per approcciare a questi nuovi tipi di barche?

«Come per la barca inclusiva destinata a persone con disabilità, anche la vela foil richiede tecnici con formazione specifica che per un verso siano in grado di salvaguardare gli atleti ed i naviganti ed al contempo siano capaci di fornire una preparazione sia marinaresca che tecnica agli allievi ed agli atleti. Questo può essere un interessante ambito di formazione anche grazie alla collaborazione con la Federazione Italiana Vela, che può aprire interessanti prospettive di lavoro, di pari passo con lo sviluppo di queste classi veliche».



Un Waszp



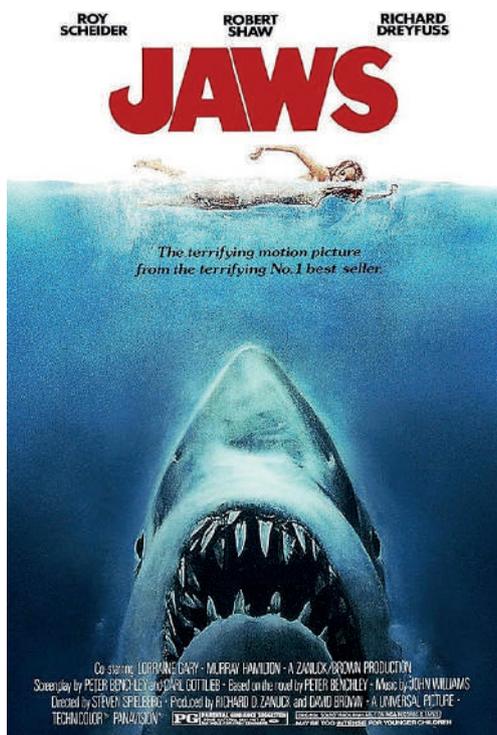
Un Malupa

Gli squali, da “mostri sanguinari” a sentinelle delle profondità oceaniche

Una riflessione scientifica a 50 anni dall'uscita del film di Steven Spielberg

di Emilio Sperone

Professore associato di Zoologia all'Università della Calabria e membro del Centro Culturale per l'Ambiente della LNI



Poster del Film “Lo squalo” di Steven Spielberg



La pinna di uno squalo che fende il pelo dell'acqua

“Ci serve una barca più grande”, diceva il capo Brody ormai già 50 anni fa nel celebre film *Lo squalo* di Steven Spielberg. Da quel 20 giugno 1975, l'immagine dello squalo come predatore spietato, incarnazione del terrore, della suspense e della forza inesorabile della natura che sfida il controllo umano si è radicata nell'immaginario collettivo, alimentando paure spesso infondate. Per molti, lo squalo rappresenta l'incarnazione del pericolo marino, una creatura misteriosa che incute terrore anche solo a sentirne il nome. Il cinema, i media e i racconti sensazionalistici hanno contribuito a trasformarlo in un mostro, oscurando per decenni il suo reale ruolo ecologico. Eppure, dietro la pinna che emerge minacciosa dall'acqua si nasconde molto di più: lo squalo è un organismo chiave per l'equilibrio degli oceani e, sorprendentemente, anche un prezioso bioindicatore dello stato di salute dell'ambiente marino. Essendo predatori apicali, contribuiscono a regolare le popolazioni di altre specie, prevenendo squilibri e sovrappopolazioni che potrebbero danneggiare l'intero ambiente. Predando gli esemplari malati, deboli o anziani delle loro prede, gli squali contribuiscono a mantenere sane le popolazioni di altre specie e a prevenire la diffusione di malattie. Inoltre, la presenza di squali negli ecosistemi favorisce la biodiversità marina, poiché la loro azione di predazione contribuisce a mantenere un equilibrio tra le diverse specie e a evitare che alcune prendano il sopravvento sulle altre. Ma non è tutto: la semplice presenza (o assenza) di squali in una determinata area può indicare lo stato di salute della biodiversità marina. In ecosistemi ben conservati, gli squali abbondano; al contrario, la loro scomparsa può segnalare squilibri gravi, come la pesca eccessiva o la distruzione degli habitat. Grazie alla loro posizione al vertice della catena alimentare, gli squali accumulano nei loro tessuti le sostanze presenti nell'ambiente marino, come metalli pesanti, pesticidi e microplastiche. Questo li rende particolarmente utili per studiare l'inquinamento e i cambiamenti negli ecosistemi oceanici, soprattutto in quelli profondi. In particolare, le profondità marine rappresentano uno degli ambienti che ancora conosciamo poco e che, vista la loro “lontananza” dalle attività antropiche, siamo propensi a considerare ancora tra i pochi realmente incontaminati. Ma

è davvero così? Questi ambienti non risentono davvero dell'inquinamento e dei cambiamenti climatici? Chi ci può dare informazioni a proposito? Ovviamente gli squali di profondità, i quali essendo i superpredatori delle profondità risentono maggiormente di eventuali perturbazioni.

Recenti studi confermano che diverse specie di squali sono efficaci bioindicatori dell'inquinamento marino, in particolare per metalli pesanti e microplastiche. Nel Mediterraneo, esemplari di *Galeus melastomus* e *Chimaera monstrosa* mostrano concentrazioni di mercurio e cadmio spesso superiori ai limiti normativi europei, con un accumulo crescente in relazione alla profondità. Allo stesso modo, microplastiche (soprattutto fibre sintetiche) sono state rilevate nell'83% degli squali analizzati nelle Baleari, con effetti misurabili su processi cellulari come lo stress ossidativo e la risposta infiammatoria. Questi risultati rafforzano il ruolo degli squali come sentinelle ecologiche e strumenti chiave per monitorare la salute degli ecosistemi marini profondi.

Da qui nasce il progetto DEEP-MED (Deep sea Elasmobranchs as Environmental Pollution Sentinels in the MEDiterranean), coordinato dal Laboratorio di Zoologia Marina ed Erpetologia dell'Università della Calabria, in collaborazione con l'Università di Bologna ed il CNR di Mazara del Vallo. L'iniziativa studia le profondità del Tirreno calabrese e del Canale di Sicilia attraverso quattro specie bentoniche: il gattuccio, lo squalo boccanera, la razza chiodata e la chimera. Campioni di muscolo, pelle e fegato, prelevati durante campagne scientifiche, vengono analizzati per valutare la presenza di metalli pesanti, microplastiche e parassiti, con l'obiettivo di monitorare l'impatto dell'inquinamento e dei cambiamenti climatici oltre i 1000 metri di profondità. I primi risultati sono chiari: i livelli di metalli pesanti, pur non allarmanti, vedono arsenico e piombo avvicinarsi ai limiti di legge. La presenza di microplastiche — soprattutto residui da degradazione secondaria — è stata confermata in quantità significative, segno che anche i fondali più remoti ricevono i resti dei nostri rifiuti. Sorprendenti anche i dati parassitologici: come nel caso del nematode *Grillotia*, le cui larve si annidano nel muscolo caudale dello squalo boccanera, compromettendone la mobilità e rendendolo facile preda per lo squalo capopiatto, ospite definitivo del parassita. Un ciclo che racconta quanto complesse e affascinanti siano le relazioni ecologiche degli abissi.

Gli studi in corso mostrano chiaramente che gli squali sono molto più di predatori: sono alleati preziosi per comprendere e proteggere l'ambiente marino. Conoscerli meglio è il primo passo per superare vecchi stereotipi. Temerli è naturale. Rispettarli è fondamentale. Perché proteggere gli squali non significa solo salvare una specie, ma anche difendere la salute del nostro pianeta blu.



Immagine di uno squalo bianco in primo piano

Come prevenire il colpo di calore

Quali rischi e quali comportamenti adottare per tutelare la propria salute

di Mario Busetto,

Medico e membro del Centro Culturale per la Formazione Nautica della LNI

L'esposizione a temperature elevate, anche a riposo, può diventare molto pericolosa per la salute e addirittura portare ad una insufficienza multiorgano o all'arresto cardiaco. Inoltre l'evoluzione verso la gravità può essere molto rapida, questione di minuti. In Europa nel corso della recente ondata di calore di fine giugno 2025 si sono registrate oltre 1500 morti correlate. Considerando il continuo aumento della temperatura ambientale, è davvero importante individuare le situazioni che possono indurre un sovraccarico termico all'organismo e riconoscere i primi sintomi per poter intervenire in tempo.

Noi siamo animali omeotermi, viviamo grazie ad una precisa regolazione della temperatura interna che resta controllata entro pochi decimi di grado, indispensabili per garantire il funzionamento metabolico, in perenne equilibrio tra produzione di calore (per il quale spendiamo il 70% delle calorie introdotte) e la sua dispersione attraverso la superficie cutanea, regolata dal livello di vasodilatazione e dalla evaporazione mediante sudore. Il meccanismo è controllato da innumerevoli sensori di temperatura interni e superficiali collegati al sistema nervoso autonomo e gestiti dal centro termoregolatore dell'ipotalamo. In pratica, è automatico. Ma ha i limiti dettati dalla termodinamica. Quando l'ambiente è troppo caldo, il nostro corpo non riesce più a cedere calore, anzi lo prende dall'ambiente e invece di raffreddarsi continua a riscaldarsi fino a conseguenze estreme.

E qual è la soglia pericolosa? Non c'è una temperatura precisa, dipende da molti fattori, dalla massa corporea, percentuale di grasso, attività esercitata (anche il riposo!), abiti, ventilazione, umidità e alcune condizioni cliniche, ma l'attenzione deve iniziare dai 33°C. In condizioni di elevata umidità o aria satura,

dai 35°C l'ambiente non può più ricevere il nostro calore. Naturalmente a queste temperature - che non sono rare da noi - non si sta per forza male, ma devono attirare la nostra attenzione perché ci sono le condizioni per il verificarsi del surriscaldamento del corpo, a cominciare dai soggetti più esposti e/o sensibili.

Il meteo oltre alle isobare e ai venti ci fornisce le temperature (aria ed acqua) e la irradiazione solare previste. Se prevedete attività in giorni a temperature elevate, fate attenzione al vostro equipaggio, state il più possibile protetti dal sole, specie nelle ore centrali della giornata, con pochi abiti freschi, bevete spesso succhi di frutta e liquidi freschi, evitate l'alcol. Se siete esposti al sole non dimenticate cappello e creme di protezione solare. Se pos-

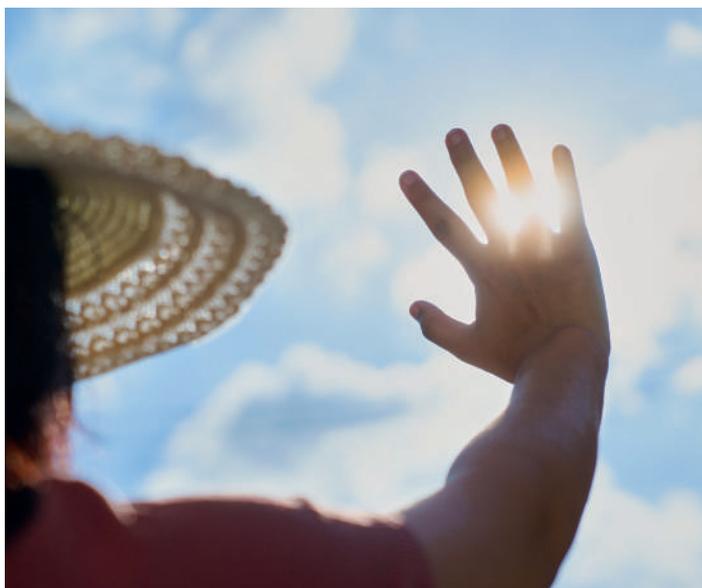


Immagine creata con Intelligenza artificiale

sibile state a riposo, fate bagni all'ombra per abbassare la temperatura e se avete dei dubbi tirate fuori un termometro a infrarossi (asciugate prima la fronte e controllate la distanza di lettura). Se siete all'ormeggio, visitate un supermercato (di solito refrigerato) o almeno una tettoia frondosa e ventilata.

L'abitudine a svolgere attività fisica ad alte temperature può portare ad un certo grado di tolleranza, ma è meglio non fidarsi troppo e quando compaiono sintomi di arrossamento al volto, affaticamento, mal di testa, vomito, nausea e vertigini siamo davvero a rischio. Può capitare dopo due scambi di tennis oppure controllando da riva le evoluzioni dei velisti o dopo una breve corsa di jogging. In navigazione un po' di vento di solito c'è, e questo aiuta la dispersione termica, ma può mancare. In America's cup i maggiori stress termici, in base alla produzione di sudore, sono sostenuti dai prodieri che possono perdere in 100 minuti fino al 5% di massa corporea e in generale dall'equipaggio alle andature portanti rispetto a quelle sopravento, con aumento della temperatura corporea e della frequenza cardiaca.

Ricordate che per passare dai 38°C - temperatura che può essere normale per chi sta facendo attività fisica - ai 41-42°C dove le proteine si squagliano, bastano 10-15 minuti. Si può perdere coscienza, avere grave ipotensione e andare incontro ad arresto cardiaco o uno alla volta perdere la funzione dei vostri organi. Nel 2024 una ragazza di 26 anni a Torino a seguito di colpo di calore è stata salvata, ma con un trapianto di fegato per insufficienza epatica fulminante (e fortunatamente gli altri organi hanno ripreso a funzionare).

Sarete senz'altro d'accordo con me che dover fronteggiare una situazione così grave, magari in navigazione, non è il sogno di nessuno, tantomeno del malcapitato. E' invece molto più efficace e logico intervenire molto prima, riconoscere il rischio con la previsione delle temperature, controllare l'equipaggio, vedere chi diventa meno brillante e sofferente, metterlo a riposo all'ombra e al fresco, verificare la temperatura del soggetto. Se è elevata, bisogna abbassarla. Come?



Immagine creata con Intelligenza artificiale

Meglio disteso all'ombra, con impacchi freddi (panno bagnato con acqua fredda ripiegato) sulla fronte, ascelle e gambe. Mani in acqua fredda. Doccia fredda. Di solito l'acqua del mare in tali circostanze è calda ed è comunque pericoloso immergere un soggetto che può perdere coscienza. Ma si può ventilare la cute bagnata e accostargli compresse fredde e le cose stivate in frigo coperte da un panno. Se è ben cosciente e non ha nausea potete dargli liquidi freschi, non alcool. A meno che non sia un naufrago recuperato dopo ore di mare, i sali possono essere reintegrati dopo. L'obiettivo è abbassare in fretta la temperatura.

Controllate se potete polso, pressione, temperatura, atti respiratori e scriveteli. Se non avete aspettato troppo prima di intervenire, il fiorellino rifiorirà, spariranno tutti i disturbi e tornerà il sorriso.

In caso contrario, chiedete consiglio medico al CIRM* se siete in navigazione, o al SUEM se siete all'ormeggio o per strada, specificando: vostro nome e qualifica barca, posizione, rotta e velocità (indirizzo nel caso del SUEM) sintesi di cosa è successo, chi sta male e cosa avete fatto, dando i parametri che avete registrato vi faranno delle domande e vi aiuteranno a risolvere il caso.

Soggetti con minore resistenza ai danni da calore

- Bambini e anziani
- Donne
- Sedentari
- Con massa corporea minore
- Con maggiore % di grasso corporeo
- Fumatori
- Consumo di alcool (nelle 24h precedenti)
- Consumo di stupefacenti (Ecstasy..)

Condizioni facilitanti

- Precedenti colpi di calore
- Alterazioni lievi (es raffreddore, diarrea..)
- Scottature solari
- Uso di antistaminici e antidolorifici
- Disidratazione
- Accumulo di calore dal giorno prima

Mod da: Westwood CS, Fallowfield JL, Delves SK, Nunns M, Ogden HB and Layde JD. Individual risk factors associated with exertional heat illness: A systematic review. *Experimental Physiology*. 2021;106:191–199

* I numeri dell'emergenza medica

CIRM: Centro Italiano Radio Medica
VHF 16, chiedere MEDRAD o DH-MEDICO
Tel 06 5929 0263 Cell 329 723 2798

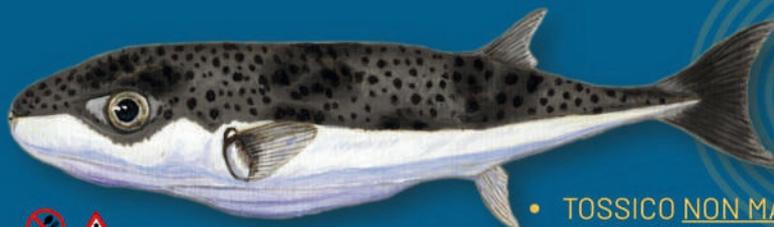
SUEM Servizio Urgenza Emergenza Medica
Tel. 118 oppure 112 numero unico emergenza



Attenti a quei 4!

Quattro nuovi ospiti tropicali originari del Mar Rosso: impariamo a riconoscerli, evitarne i rischi e contribuire al loro monitoraggio

Il **pesce palla maculato** si distingue facilmente da altri pesci palla per la presenza di una banda argentea sui fianchi e macchie scure sul dorso. E' altamente **tossico al consumo, anche dopo la cottura**. Maneggiare con cautela, **morso pericoloso**.



1



Pesce palla maculato - *Lagocephalus sceleratus*
Taglia max 110 cm

- TOSSICO NON MANGIARE
- ATTENTI AL MORSO

Il **pesce leone** (anche conosciuto come pesce scorpione) è una tra le specie più invasive al mondo. **Attenzione alle spine**, queste possono causare punture molto dolorose **anche dopo la morte dell'animale**. Simile ad uno scorfano, le sue carni sono molto buone da mangiare.



2



Pesce leone - *Pterois miles*
Taglia max 40 cm

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE *

Il **pesce coniglio scuro** e il **pesce coniglio striato** sono specie erbivore particolarmente invasive, sono entrambe **commestibili** ma bisogna fare **attenzione alle spine**. Queste possono causare punture dolorose.



3



Pesce coniglio scuro - *Siganus luridus*
Taglia max 30 cm

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*



IN CASO DI

AVVISTAMENTO O CATTURA

SCATTA UNA FOTO E INVIALA QUI: <https://shorturl.at/JM87A>



In alternativa, puoi inviare foto e dati di avvistamento (data e località di cattura) tramite:



Whatsapp + 320 4365210



Mail - alien@isprambiente.it



Posta sui gruppi OddFish o Fauna Marina Mediterranea



4



Pesce coniglio striato - *Siganus rivulatus*
Taglia max 27 cm

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

*Specie non inserita nella lista specie ittiche di interesse commerciale (Decreto Ministeriale n°19105 del 22 settembre 2017)

IV EDIZIONE

Pianeta Mare Film Festival

NAPOLI 7—11 OTTOBRE 2025



IL MARE AL CENTRO DEL MONDO.
IL MIGLIOR CINEMA SUL PIANETA BLU.
DA TUTTO IL MONDO, A NAPOLI.

SCOPRI IL PROGRAMMA
pianetamarefilmfestival.it

SEGUICI SU   
[@pianetamarefilmfestival](https://www.instagram.com/pianetamarefilmfestival)

CON IL PATROCINIO DI



In navigazione tra cielo e mare

Intervista al Delegato regionale LNI per il Lazio e l'Umbria Tullio Picciolini di Michele Valente

Responsabile comunicazione della Lega Navale Italiana e direttore editoriale della rivista "Lega Navale"

Tullio, sei stato recentemente nominato delegato regionale per il Lazio e l'Umbria della Lega Navale Italiana. Quali sono i punti di forza e quali le debolezze che hai riscontrato nelle Sezioni e Delegazioni sotto il tuo coordinamento?

La nomina a Delegato Regionale è appena giunta, spero di essere all'altezza di questo complesso compito finora affidato a persone eccezionalmente autorevoli. Le sezioni e delegazioni del Lazio e dell'Umbria hanno vocazioni e caratteristiche estremamente eterogenee, alcune nascono in realtà portuali demaniali come la storica Sezione di Anzio, forte di tradizioni di vela olimpica, grande capacità di scuola vela e potenziale di altura. Altre invece come Ostia, sede storica della LNI, con base in un edificio monumentale sul litorale di Roma.

Ma esiste anche una perla come la Lega Navale di Ventotene, ospite del Tirreno, e trampolino per i sogni dei giovani allievi che durante le lunghe estati seguono lì corsi di vela.

Poi ci sono Sezioni che, anche senza la fortuna di importanti infrastrutture, sono attive in settori nobili, quali l'inclusione sociale e la sensibilizzazione ambientale; faccio riferimento a Pomezia e Lago del Turano, le quali nonostante abbiano meno mezzi di altri, fanno sempre il massimo.

Cosa accomuna queste realtà così diverse nell'aspetto? Sicuramente i Soci!

Infatti sono sempre i loro insieme ai Dirigenti delle Sezioni locali o Delegazioni a compiere il piano descritto dal nostro Statuto. Ognuno lo interpreta con il proprio stile e secondo le proprie passioni e capacità.

Con questa Presidenza Nazionale, molto presente e partecipativa alla vita delle strutture periferiche, si apprezza una direzione d'orchestra molto efficace che sta unendo le eccellenze e



Tullio Picciolini al convegno LNI "Le sfide del mare nel XXI secolo"



Picciolini con Gianmarco Sardi a bordo del catamarano "Ocean Cat" durante la traversata atlantica Dakar-Guadeloupe nel 2019 (foto Andrea Falcon)



Tullio con il socio LNI Paolo Mariotti e il figlio Stefano (sullo sfondo) a bordo della "barca della legalità" Eros insieme ai ragazzi seguiti dalla Comunità di Sant'Egidio

zione marinaresca preziosa per sviluppare poi, lungo tutta la carriera, la corretta attitudine al comando, ai più solidi processi decisionali e alle più efficaci capacità di gestione del rischio ai fini della sicurezza.

Più romanticamente considero la navigazione aerea e quella marittima molto simili e trovo le stesse emozioni immerso in entrambe le realtà. Poi un looping con un biplano o un volo su uno scafo con il catamarano provocano la stessa adrenalina.



Tullio con la figlia Camilla durante l'ultimo "Giro del mondo" del catamarano "Lo Spirito di Stella"

valorizzando le diverse identità così capillarmente diffuse sul territorio nazionale.

Comandante civile della compagnia Ita Airways e velista di lungo corso. Alle spalle un certo numero di miglia percorse e diverse imprese oceaniche. Una vita in navigazione tra cielo e mare. Tutto si tiene e come?

Nasco in mare, anche professionalmente. Devo al mare anche questo. Con la vela ho alimentato la mia passione per la navigazione.

La curiosità e la passione per il volo mi hanno portato a intraprendere gli studi in campo aeronautico. Ma il lungo percorso di addestramento l'ho sostenuto lavorando nella nautica da diporto. Non ultimo, considero l'impostazione

Sei reduce dal tour mondiale con "Lo Spirito di Stella", il primo catamarano al mondo accessibile alle persone con disabilità motoria. Che esperienza è stata quella che hai vissuto e cosa ti ha più colpito?

Il giro del mondo con "Lo Spirito di Stella" al quale ho avuto la fortuna di partecipare da comandante per alcune migliaia di miglia rimarrà fra le esperienze più significative della mia vita. Sono stato inizialmente ingaggiato per la traversata dell'Oceano Pacifico, esattamente sulla rotta che avevo percorso quasi trent'anni prima con mio padre sulla nostra vecchia Alpa di nove metri e mezzo.

Al tempo non avevamo il gps, il rollafiocco, l'auto-pilota elettrico, telefono satellitare ed eravamo soli.

Su "Lo Spirito di Stella" la tecnologia era quasi aerospaziale, invece gli equipaggi più numerosi e complessi da coordinare. Forse proprio il valore umano di quest'impresa che ha unito persone con disabilità, militari di ogni grado e civili di varie nazioni, ha rappresentato quell'eccellenza italiana che è lo spirito di adattamento, di pianificazione e di mutuo sostegno. Le amicizie nate durante quelle miglia in oceano si stanno dimostrando vere e indissolubili anche ora che i riflettori si sono spenti.

In Pacifico è stata imbarcata anche mia figlia Camilla come membro d'equipaggio; a vent'anni ha sospeso gli studi per cogliere l'opportunità che io ho avuto la fortuna di fare con mio padre alla sua stessa età. Dopo un avvicendamento al comando sono poi stato ingaggiato nuovamente per la circumnavigazione dell'Australia. Quella che consideravo una navigazione costiera facile si è dimostrata, per la complessità dei fondali della Grande Barriera Corallina, per le correnti dello Stretto di Torres e per le maree di Darwin, la più avvincente e sfidante. A bordo con inoltre c'erano tre disabili australiani.

Proprio in Australia tra l'altro avevo trascorso gli anni della formazione aeronautica. Anche il volo lì è complesso ma la navigazione a vela una vera impresa.

L'arrivo a Darwin ha segnato il ricongiungimento con la rotta di nave Vespucci. Da lì continui incroci in mare e in banchina ci hanno legato ad un'altra eccellenza italiana.

Il mio terzo imbarco ha riguardato l'attività nel Golfo Persico dove, insieme al Vespucci, abbiamo partecipato al Villaggio Italia per promuovere il Made in Italy a Doha in Qatar e ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti.

Meno miglia in mare ma molte attività utili a rappresentare i temi della disabilità e dell'inclusione sociale. Forti del sostegno del Ministero della Difesa, senza il quale il giro del mondo non si sarebbe compiuto, abbiamo mostrato il progetto del catamarano alle più alte cariche degli Stati visitati guadagnandosi il plauso di tutti. Le ultime tappe in Italia sono state le più emozionanti fino all'arrivo a Genova in coincidenza con la festa della Marina Militare. Un finale degno di così tanta impresa.

Cosa significa navigare in oceano?

La navigazione oceanica a vela, secondo me, fra le attività dell'uomo è quella che più assomiglia alle missioni spaziali. Poco dopo la partenza ci si stacca da terra e, potendo contare solo sulle proprie capacità, si deve dimostrare presto la bontà della pianificazione, la solidità della preparazione e la tenuta del carattere. Il contatto con la natura e lo spazio ti trasportano in una dimensione totalmente diversa da quella terrestre.



Picciolini al lavoro su un aereo della compagnia Ita Airways

Tornando ai ricordi d'infanzia, ci racconti della prima volta che sei salito su una barca a vela?

Nell'agosto del 1971 mia madre e mio padre erano con il loro piccolo cabinato di sette metri a Montecristo. Io sono nato il sei settembre di quell'anno; ho sempre creduto che quella fosse stata la mia prima volta in Mare. Per essere più credibile poi ho annotato come prima volta al timone da solo un'uscita sul catamarano di legno di papà alla Lega Navale di Ostia temo sempre ai tempi di Hemingway.

Poi ci sono stati gli anni del windsurf, del surf, del catamarano.

Sei molto impegnato, insieme a tuo figlio Stefano, nell'avvicinamento al mare e alla vela di bambini e ragazzi provenienti da contesti difficili del territorio romano, oltre ad essere uno degli skipper della "barca della legalità" Eros, intitolata a Piersanti Mattarella e parte della flotta di "Mare di Legalità". Quali opportunità può aprire il mare e la nautica per i giovani e per i meno fortunati? Quale consiglio ti senti di dare loro?

L'imbarcazione Eros consente alla Lega Navale Italiana di realizzare quei progetti ispirati al suo Statuto. Uno fra i più nobili è l'inclusione sociale e il recupero dei giovani. Mio figlio Stefano, ora appena maggiorenne, da diversi anni svolge attività di volontariato presso la Comunità di Sant'Egidio sul litorale romano a

favore dei minori meno fortunati per condizione familiare, economica o culturale. Siamo riusciti, insieme ad altri Soci a coinvolgere questi minori in uscite in Mare su Eros. Le reazioni sono state eccezionalmente positive. Ragazzi che malvolentieri e senza successo affrontano gli impegni di routine quali lo studio e la vita sociale, sulla barca si sono mostrati attenti allievi e abili gregari. Il Mare, anche in questo caso, può fare la differenza nella determinazione della qualità della Vita delle persone. Da brividi i commenti dopo questo tipo di esperienze e stimoli. Il consiglio per tutti i giovani è guardare l'orizzonte e sognare, meglio se in compagnia, perfetto se spinti dal vento.

Che cosa rappresenta per te essere parte del "grande equipaggio" della Lega Navale Italiana?

Essere Socio della Lega Navale Italiana per me è significato avere sempre un sogno da inseguire, una passione da coltivare, una lezione da imparare, un sostegno nei momenti difficili, un'opportunità da cogliere e, ogni tanto, un modo per ricambiare e restituire in modo disinteressato sperando che possa essere utile ad altri.



A bordo de "Lo Spirito di Stella" in Australia insieme ad Andrea Stella e al comandante di Nave Vespucci Giuseppe Lai (al timone).

Vespucci, che passione!

L'imbarco dei giovani LNI sulla nave più bella del mondo per il Tour Mediterraneo

Palermo, 9 maggio 2025, *Nave Amerigo Vespucci*, la nave scuola della Marina Militare, meglio nota come la *Nave più bella del Mondo*, accoglie la prima aliquota di giovani della Lega Navale Italiana selezionati per un breve imbarco a bordo del vascello. Il Vespucci appare fiero, consapevole della sua unicità, sta concludendo il *Tour Mediterraneo* che ha fatto seguito al *Giro del Mondo 2023/2025*.

Con malcelata noncuranza, scruta la banchina e la terraferma, non solo dall'alto, dal mare, ma da una dimensione irraggiungibile e inafferrabile.

A bordo, nel periodo fino alla sosta della nave nel porto di Livorno, si sono incontrati i giovani appartenenti a tre storiche Associazioni: la Lega Navale Italiana, l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia e la STA-Italia, che riconoscono il loro fondamento nella valorizzazione dei principi della cultura marittima e del rispetto del mare.

I ragazzi sono silenziosi, attenti, emozionati, inquieti, orgogliosi. Sono stati selezionati per ricoprire una delle tratte della navigazione che condurrà la *Nave più bella del Mondo* da Palermo a Livorno.

I Delegati delle rispettive Associazioni li inquadrano immediatamente, offrono con fermezza una serie di informazioni e indicazioni che riguardano la divisione dei giovani in Squadre, la previsione dei Turni assegnati ad ognuna, la scansione di orari precisi ed immutabili, le attività marittime e marinaresche che saranno oggetto di insegnamento durante la navigazione. Non meno importanti le indicazioni ricevute dai giovani per le attività da svolgersi nei porti in merito all'accoglienza dei visitatori che si preannunciano numerosissimi, le regole da rispettare nei confronti del Bordo, la disciplina e l'ordine che dovranno diventare i migliori amici dei ragazzi, l'attenzione che deve essere prestata all'Assemblea, presieduta ogni mattina dal Comandante in Seconda, il significato del saluto



Presidente Nazionale Amm. Donato Marzano incontra i ragazzi a bordo del Vespucci in occasione del 2 Giugno



Il Presidente Nazionale Amm. Donato Marzano a bordo del Vespucci

alla Bandiera, la pregnanza e l'essenza della "Preghiera del Marinaio" che viene recitata ogni sera, al tramonto.

Ogni gesto è importante, ogni gesto è un simbolo carico di storia e di significato. I ragazzi all'inizio sono frastornati e disorientati, ma questo è normale.

E sempre frastornati e disorientati, salgono a bordo.

Il primo contatto con la vita di bordo è l'incontro, o lo scontro, con le amache che devono essere opportunamente posizionate la sera e smontate e riposte in appositi contenitori il mattino, atteso che occupano, almeno con riguardo al settore maschile, gli stessi spazi che di giorno saranno utilizzati dai ragazzi per consumare i pasti, studiare o riposare.

Anche stivare i propri beni personali in armadietti straordinariamente minuscoli rappresenta una sfida.

Il primo giorno tutto è nuovo e tutto sembra impossibile da sostenere: gli spazi angusti, il numero delle persone sconosciute, l'evidente serietà e compostezza dei membri dell'equipaggio, l'apprendere che ogni minuto, ogni istante sarà scandito ineluttabilmente da norme precise non è semplice ma... il primo passo è compiuto, i ragazzi sono a bordo della *Nave più bella del Mondo*.

Mentre si è cullati dalla risacca, si comincia a comprendere cosa sia il buio, quanto vicine possano essere le stelle, quanto possa brillare la superficie del mare e quanto dirompente sia il desiderio di salpare, di imparare, di dimostrare quanto si vale.

La *Nave più bella del Mondo* avvia le attività di disormeggio, effettuate nel silenzio più assoluto, quasi irreale, onorate dall'attenzione e dalla concentrazione dell'intero Equipaggio.

E quando si congeda dalla terraferma, non ci sono parole per descrivere la magia e l'unicità di un momento straordinario: l'apertura delle vele.



C.V. Giuseppe Lai e il Presidente Nazionale Amm. Donato Marzano

Ecco l'istante perfetto, il sogno che si avvera, la consapevolezza immediata di fare parte di qualcosa di eccezionale, di maestoso, di sublime, di eterno.

L'emozione è senza pari, lo spettacolo è inimmaginabile: le vele parlano, mostrano il vento che le gonfia e invitano al suo ascolto mentre canta tra gli alberi e i pennoni.

I ragazzi seguono le prescrizioni impartite, onorano gli ordini, imparano cosa significhi la suddivisione del tempo in un Turno di Guardia, un Turno di Comandata e un Turno Libero.

Ammirano un equipaggio militare perfetto, che si muove come un sol uomo, con la precisione di una lama, con la lievità di una danza, con l'efficienza assoluta che ha reso il vascello della Marina Militare l'Orgoglio Italiano nei cinque Continenti. E i nostri ragazzi a bordo cominciano ad assumere consapevolezza del privilegio che stanno vivendo. L'Equipaggio coinvolge i ragazzi nelle attività marittime e marinaresche e i giovani reagiscono con sorpresa ed entusiasmo. Sono incitati a fare meglio, vengono guidati, incoraggiati, corretti, istruiti. Spesso è sufficiente una parola, anche solo uno sguardo, affinché comprendano un messaggio incisivo ed inequivocabile. È lo stesso Equipaggio che illustra e insegna, prima di tutto con il contegno e con l'esempio. L'attenzione sulle attività dei giovani a bordo è massimo: i ragazzi lo percepiscono, si sentono rassicurati e responsabilizzati. E crescono. Di giorno, di notte, i Turni delle Squadre si susseguono: le regole che, espresse dai Delegati delle Associazioni sottobordo erano sembrate oscure, talvolta anche severe e straordinariamente complesse da onorare, ora sono intuite sotto una diversa prospettiva e sono improvvisamente afferrate e condivise.

Come è stato insegnato ai ragazzi dal primo istante, chi non sa, o non ha compreso, chiede al compagno, al Delegato, o all'Equipaggio.

Non c'è disonore nel chiedere: è subito chiaro che chi ha dubbi oggi, domani spiegherà al compagno, perché tutti devono procedere insieme, perché una catena è forte quanto l'anello più debole, perché in mare non si lascia indietro nessuno.

Sono nozioni che, da principio, sembravano remote, parevano provenire da un universo lontano e inafferrabile ma che, improvvisamente, assumono non solo una piena e perfetta rilevanza, ma anche un compiuto significato.

I ragazzi cominciano a fare parte di un Gruppo.

La crescita di un Gruppo, la nascita di un Equipaggio, navigare insieme, guardare l'orizzonte insieme e chiedersi cosa c'è oltre, sfidare l'orizzonte insieme, varcare l'orizzonte insieme, lavorare insieme in ogni attività, comprendere che non c'è un'attività più importante di un'altra, ma solo una mansione necessaria in un preciso istante e non un minuto più tardi, condividere la fatica, sopportare il sonno, il caldo, il freddo, rispettare le regole, imparare a osservare il mare, essere sempre disponibili a sostituire chi è più stanco o sta attraversando una seppur minima difficoltà, ascoltare il vento, in silenzio, ammirare le nuvole e le stelle, sono parole magiche che sono state espresse con chiarezza, semplicità ed efficacia dal nostro Presidente, l'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, nel corso della visita a bordo effettuata nel porto di Civitavecchia in occasione del 2 giugno, solenne Festa della Repubblica, nonché Anniversario della Nascita della Lega Navale Italiana.

La visita è stata di grande emozione per tutti i ragazzi che ne sono rimasti colpiti e che, all'esito, con ancora maggior entusiasmo, hanno prestato un'attività di assistenza nel corso delle visite a Bordo di un numero sorprendente ed emozio-

nante di privati cittadini, ammaliati dai legni, dagli ottoni, dalla superficie delle vele e dalle cime infinite, riposte con un ordine e con una precisione semplicemente assoluta e perfetta.

È stato meraviglioso osservare i ragazzi, spauriti all'imbarco, diventare sempre più consapevoli della perfezione del meccanismo che governa una Nave Militare fino ad essere fieri di rispondere con gioiosa naturalezza alle domande dei visitatori in ordine alla storia e alla struttura della Nave, preannunciate dai Delegati, sempre presenti ed attenti.

Giorno dopo giorno nei giovani cresceva il rispetto per l'Equipaggio e per tutti i suoi membri, primo tra tutti il Comandante Giuseppe Lai che, seppur costantemente concentrato in impegni di ogni genere li ha accolti con un discorso di benvenuto ed una impeccabile signorilità e cordialità e, con il trascorrere dei giorni, non ha mai negato un sorriso regale, una parola gentile, uno sguardo elegante ai ragazzi e ai Delegati delle rispettive Associazioni di appartenenza.

La Lega Navale Italiana è orgogliosa di aver offerto questa possibilità ai giovani Soci e di averli visti cambiare, crescere, diventare migliori.

I nostri Giovani, da soggetti sconosciuti gli uni rispetto agli altri all'imbarco, sono diventati un Equipaggio... un Equipaggio che ha avuto il piacere, l'onore e il privilegio di navigare sulla *Nave più bella del Mondo...*

Cari Soci, anche in questa occasione così speciale... missione compiuta!

Buon vento a Tutti i Lettori e a presto con un reportage da *Nave Palinuro!*



We are Vespucci

DIARIO DI BORDO DELLA LNI

(APRILE-GIUGNO 2025)

di *Rachele Colasante*,

addetta alla comunicazione LNI e collaboratrice editoriale "Lega Navale"

Michele Valente,

responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale "Lega Navale"

4-6 aprile - Palermo, dal 4 al 6 aprile gli studenti dei nautici italiani in mare con la Lega Navale per la regata inclusiva "Una vela senza esclusi"

Dal 4 al 6 aprile 2025 il Golfo di Palermo ha ospitato l'undicesima edizione di "Una vela senza esclusi", manifestazione ideata e promossa dalla Lega Navale Italiana – Sezione di Palermo, che conferma il suo impegno per una vela accessibile e inclusiva. L'evento, divenuto negli anni un punto di riferimento per la vela paralimpica, ha visto in regata equipaggi a bordo delle imbarcazioni Hansa 303 e Azzurra 600, con la novità assoluta del I° Trofeo Lega Navale Italiana – Istituti Nautici d'Italia. Per la prima volta, infatti, hanno partecipato anche studenti provenienti da nove Istituti Nautici italiani, coinvolti grazie alla recente collaborazione tra la Lega Navale Italiana e la Rete Nazionale dei Nautici. Oltre alle regate, la manifestazione è stata ricca di laboratori, lezioni di vela aperte al pubblico e attività a terra, per coinvolgere cittadini, scuole e associazioni.

15 - 21 aprile - A Ostia i Campionati europei 2025 di Windsurf Techno293

Dal 15 al 21 aprile 2025 Ostia ha ospitato i Campionati Europei di Windsurf Techno 293 e 293 Plus, accogliendo circa 300 giovani atleti under 19 da 17 Paesi. L'evento, organizzato dalla Lega Navale Italiana – Sezione di Ostia in collaborazione con FIV e International Techno 293 Class Association, ha trasformato il litorale romano in capitale europea del windsurf. Le regate si sono svolte davanti alla base nautica LNI, mentre numerose iniziative di inclusione sociale, educazione ambientale e promozione del territorio hanno coinvolto i giovani del terri-

torio. Oltre a essere una grande sfida sportiva, è stata un'occasione per celebrare i valori del mare, della formazione e della solidarietà, confermando il ruolo della LNI nella diffusione della cultura del mare e dei suoi valori.

10-11 maggio - LNI e Associazione Italiana Sindrome Fibromialgica 'a vele spiegate' per sensibilizzare sulla fibromialgia

Nel weekend del 10-11 maggio 2025, la Lega Navale Italiana e l'Associazione Italiana Sindrome Fibromialgica (AISF) hanno unito le forze in 8 città italiane per sensibilizzare sull'importanza del riconoscimento della fibromialgia, patologia che colpisce circa 2,5 milioni di persone.

Le attività si sono svolte a terra e in mare con veleggiate sociali, stand informativi, laboratori e sessioni di vela, coinvolgendo pazienti, volontari e soci LNI. L'iniziativa si è svolta a Ostia, Genova, Napoli, Palermo, Siracusa, Riposto, Alghero e Reggio Calabria, anche con l'uso simbolico delle "barche della legalità", confiscate alla criminalità e affidate alla LNI. L'evento ha coniugato salute, legalità e cultura del mare, dando voce ai pazienti e promuovendo i valori di solidarietà, inclusione e rispetto.

14-17 maggio - LNI alla prima Biennale del Mare e dell'Acqua a Livorno

Dal 14 al 17 maggio 2025 la Lega Navale Italiana ha partecipato alla prima edizione della Biennale del Mare e dell'Acqua a Livorno, manifestazione patrocinata dal Comune di Livorno.

Il 16 maggio si è tenuto un evento dedicato alla campagna "Mare di Legalità", con un intervento del Direttore Generale Marco Predieri. La campagna utilizza 25 barche confiscate alla criminalità organizzata e affidate alla Lega Na-



vale, ciascuna dedicata alla memoria di vittime di mafia e terrorismo, per promuovere la cultura del mare, la legalità, l'inclusione sociale e la protezione ambientale.

16 maggio -Concluso il primo corso istruttori vela solidale della LNI

Dopo un intenso percorso formativo, gli aspiranti istruttori di vela solidale della Lega Navale Italiana provenienti da diverse Sezioni d'Italia si sono riuniti a Fiumicino per la fase finale del corso. La formazione ha coperto aspetti tecnici, amministrativi, giuridici e scientifici, con il contributo di esperti del settore.

La Lega Navale Italiana, coordinata dalla Presidenza Nazionale con il contrammiraglio Vincenzo De Luca e l'istruttore Mauro Marchi, ha realizzato un protocollo dedicato alla preparazione degli istruttori LNI, per favorire l'inclusione di persone con disabilità fisiche, sensoriali e mentali nel mondo della vela. Fondamentale è stata la collaborazione con la Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, che ha arricchito il corso soprattutto con approfondimenti sulla sicurezza in mare.

La Sezione di Fiumicino, guidata dal presidente Armando Fortini e con il supporto del Capitano di Vascello Silvestro Girgenti, comandante della Capitaneria locale, ha ospitato la fase conclusiva. Hanno ottenuto il titolo di istruttori vela solidale i soci Alessandro Balducci, Claudia Borgonovo, Marco Bulleri, Fabio Casinovi, Federica Manoli, Carmine Vallone, Leonardo Vecchi, Mauro Vella e Giuseppe Vetere.

L'11 maggio, al Porto Turistico di Roma, la chiusura del corso è stata celebrata durante un evento solidale a bordo delle "barche della legalità" Eros e Spyros, imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata e affidate allo Stato alla LNI, impiegate anche nella formazione nautica e in attività di pubblico interesse legate al mare.

Open Day LNI 2025

Nel corso della primavera 2025, la Lega Navale Italiana ha organizzato la quarta edizione degli Open Day, un'iniziativa nazionale a cui hanno aderito 53 Sezioni.

L'obiettivo, come sempre, è stato quello di aprire le porte delle sedi locali alla cittadinanza per promuovere la cultura del mare, lo sport nautico

e l'educazione ambientale, offrendo un'esperienza diretta e gratuita a grandi e piccoli.

Le attività si sono svolte tra aprile e giugno in diverse località costiere e lacustri: le sezioni della LNI hanno accolto migliaia di persone, tra cui studenti, famiglie, curiosi e appassionati del mondo nautico.

Il programma è stato ricco e variegato: uscite in mare su barche a vela, canoe e Hansa 303; prove pratiche di canottaggio, pesca sportiva e nodi marinari; laboratori ambientali per bambini; lezioni di vela gratuite aperte al pubblico; simulatori nautici, dimostrazioni subacquee, visite guidate delle basi e momenti di divulgazione sulla sicurezza in mare e sul rispetto dell'ecosistema marino. In molte sedi si sono tenute anche conferenze culturali, eventi musicali e incontri con esperti del settore.

Gli Open Day si sono confermati un importante strumento di dialogo tra la Lega Navale Italiana e le comunità locali, contribuendo a rafforzare il ruolo dell'Associazione come presidio culturale e sociale dei territori, capace di trasmettere valori fondamentali attraverso la passione per il mare.

22 maggio - Mare di Legalità, a Castellammare del Golfo l'intitolazione a Giorgio Boris Giuliano di una barca confiscata.

Oltre duecento studenti protagonisti dell'intitolazione a Giorgio Boris Giuliano di "Ad Astra", la "barca della legalità" affidata alla Lega Navale di Castellammare del Golfo.

La "Ad Astra", imbarcazione a vela Oceanis 390 di 12 metri, confiscata alla criminalità organizzata per traffico di migranti e affidata dallo Stato alla Lega Navale Italiana - Sezione di Castellammare del Golfo, è stata intitolata alla memoria del vicequestore della Polizia di Stato Giorgio Boris Giuliano, già capo della Squadra Mobile di Palermo, ucciso dalla mafia il 21 luglio 1979.

Alla cerimonia hanno partecipato 200 studenti degli istituti comprensivi "Pascoli-Pirandello" e "Giuseppe Pitre" di Castellammare del Golfo, "Bagolino" e "Montessori-Mirabella" di Alcamo, oltre agli alunni dell'indirizzo Trasporti e Logistica (ex Nautico) dell'istituto comprensivo "Piersanti Mattarella" di Castellammare del

Golfo. Dopo l'inaugurazione, gli studenti prenderanno parte a una veleggiata verso Palermo per partecipare alla regata della legalità in occasione della ricorrenza della strage di Capaci.

24 maggio- Viktoryia Pistis Shablova (LNI Cagliari) argento nella Coppa del mondo di paracanoa a Poznan

Viktoryia Pistis Shablova, atleta della Lega Navale Italiana Sezione di Cagliari, continua a portare con orgoglio i colori dell'Italia e della Lega Navale sui palcoscenici internazionali.

La giovane atleta sarda ha conquistato una preziosa medaglia d'argento nella finale al cardiopalma del VL1 200 femminile alla Coppa del Mondo di paracanoa di Poznan, in Polonia, chiudendo la gara in 1:12.45, a soli 0,76 secondi dalla giapponese Monika Seryu (1:11.69).

Si tratta di un'altra straordinaria prestazione internazionale per Viktoryia, che segue i suoi successi con il doppio oro europeo e mondiale conquistati nel 2024.

2 giugno - Celebrati sul Vespucci a Civitavecchia i 128 anni dalla fondazione della Lega Navale Italiana

La Lega Navale Italiana ha celebrato il suo 128° anniversario a bordo della nave scuola della Marina Militare "Amerigo Vespucci" ormeggiata a Civitavecchia, in concomitanza con la Festa della Repubblica.

Il Presidente nazionale della LNI, ammiraglio Donato Marzano ha incontrato insieme al comandante del Vespucci, capitano di vascello Giuseppe Lai, un gruppo di giovani soci della Lega Navale e i loro accompagnatori. I ragazzi, assieme ai giovani dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI) e della Sail Training Association Italia (STA-I), hanno vissuto un'esperienza formativa a bordo del prestigioso vascello della Marina Militare durante il Tour Mediterraneo 2025.

5 giugno - Monitoraggio dei rifiuti e delle specie marine: Lega Navale Italiana e Università di Bari insieme nella campagna estiva del progetto 'nauticAttiva'

La Lega Navale Italiana e il Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari rilanciano, in occasione della

Giornata Mondiale dell'Ambiente 2025 dedicata al contrasto all'inquinamento da plastiche, la campagna estiva del progetto di citizen science "nauticAttiva", finalizzato alla tutela dell'ambiente marino e costiero attraverso il coinvolgimento diretto dei cittadini.

Presentato al pubblico nel 2022 e nato inizialmente in Puglia, "nauticAttiva" si è poi esteso a livello nazionale con l'obiettivo di raccogliere dati e segnalazioni su rifiuti marini e specie marine di interesse conservazionistico. Il progetto si basa sull'uso dell'app gratuita "iNaturalist", disponibile sui principali store digitali, che permette agli utenti, tra cui soci LNI, diportisti e appassionati del mare, di caricare foto, segnalare osservazioni e consultare quelle condivise dalla community. Grazie all'app, le immagini vengono automaticamente classificate e geolocalizzate, facilitando l'analisi scientifica rapida e capillare dell'inquinamento da plastica e della sua interazione con gli ecosistemi marini.

Da quest'anno "nauticAttiva" diventa una campagna permanente di cittadinanza attiva, integrata nelle iniziative ambientali della Lega Navale Italiana.

Nell'ambito della collaborazione con l'Università di Bari, sono state condotte attività di monitoraggio a bordo della barca a vela "Eros", rappresenta un simbolo di legalità e inclusione sociale. A bordo, ricercatori, dottorandi dell'ateneo barese e soci della LNI di Bari hanno eseguito campionamenti nel porto di Bari seguendo i protocolli del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale (SNPA) per l'analisi delle microplastiche, prelevando campioni sia in superficie con rete "manta" che dal fondale tramite benna.

Le analisi hanno evidenziato che oltre il 50% delle microplastiche rilevate appartiene alla categoria dei filamenti, tra i più diffusi negli ambienti marini, con prevalenza di colori blu e nero, spesso scambiati per cibo da organismi marini. L'origine di queste particelle è spesso riconducibile agli scarichi delle lavatrici domestiche e agli attrezzi da pesca o materiali sintetici persi in mare. La ricerca proseguirà nei prossimi mesi nel porto di Brindisi e nel Golfo di Taranto, zone fortemente impattate dall'attività antropica, con l'obiettivo di caratterizzare in modo integrato

l'ambiente marino-costiero e promuovere buone pratiche di tutela ambientale tra cittadini e istituzioni.

9 giugno - Premio letterario internazionale del mare Piero Ottone: presentata a Capraia la campagna 'Mare di Legalità', a Domenico Starnone il riconoscimento speciale della Lega Navale Italiana

La seconda edizione del Premio letterario internazionale del mare Piero Ottone si chiude con un bilancio molto positivo. Il premio, dedicato alle opere di narrativa italiana e straniera pubblicate in Italia e incentrate sui temi del mare, delle isole e della navigazione, ha confermato il suo prestigio culturale e il crescente interesse del pubblico.

La Lega Navale Italiana, che patrocina l'iniziativa sin dalla prima edizione e che da quest'anno partecipa alla giuria con il Presidente nazionale, l'ammiraglio Donato Marzano, ha presentato sull'isola di Capraia la campagna "Mare di Legalità". A bordo di "Eros sono state organizzate letture delle opere finaliste e attività in mare con la partecipazione di scrittori e giurati, unendo cultura e impegno sociale.

I riconoscimenti principali sono stati così assegnati: il Premio Opera Italiana ex aequo a "Alma" di Federica Manzon (Feltrinelli) e a "Il sentimento del mare" di Evelina Santangelo (Einaudi); il Premio Opera Straniera a "Al mare" di Dörte Hansen (Fazi); il Premio Speciale della Lega Navale Italiana — un'opera artistica in legno realizzata da ragazzi con disabilità seguiti dal Consorzio Siciliano di Riabilitazione — è andato a "Il vecchio al mare" di Domenico Starnone (Einaudi). Inoltre, i tre Premi Speciali "Porti di Mare" dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sono stati attribuiti a pari merito a "Pelleossa" di Veronica Galletta (Minimum Fax), "Alma" di Federica Manzon (Feltrinelli) e "L'odore freddo del mare" di Elizabeth O'Connor (Garzanti). Il Premio Pegaso delle Biblioteche Toscana è stato conferito a "Il vecchio al mare" di Domenico Starnone (Einaudi).

Il 2025 ha visto una partecipazione straordinaria con ben ventinove candidature di autori italiani e stranieri e dei più importanti editori. Piero Ottone, a cui il premio è intitolato, è stato

un maestro di giornalismo ed etica professionale e un appassionato velista. La sua filosofia del navigare emerge nelle sue opere, tra cui *Piccola filosofia di un grande amore: la vela*, *Naufragio e Memorie di un vecchio felice*. Profondamente legato all'isola di Capraia, Ottone ne celebrava il fascino unico e il ritmo di vita gentile e autentico.

Il Premio letterario internazionale del mare Piero Ottone è promosso dal Comune di Capraia Isola, finanziato dall'Unione Europea tramite il PNRR Attrattività dei Borghi, Next Generation EU, e organizzato dall'Associazione Pro Loco Capraia Isola.

Giugno - LNI Locri, torna la rassegna culturale "Parole di sera. Narrazioni in riva al mare".

La Lega Navale Italiana – Sezione di Locri promuove per il terzo anno consecutivo la rassegna culturale "Parole di sera. Narrazioni in riva al mare", con il patrocinio del Comune di Locri. L'iniziativa, ormai diventata un appuntamento atteso dalla comunità, propone per agosto una serie di eventi che uniscono racconti, suoni, immagini e momenti di riflessione, valorizzando la cultura e l'identità locale.

La rassegna rientra tra le attività culturali previste dallo statuto della Lega Navale Italiana, accanto alla promozione della vita marinara e della tutela ambientale. Quest'anno assume un significato ancora più rilevante grazie al coinvolgimento della Sezione nel *Patto per la Lettura* promosso dal Comune, contribuendo al riconoscimento nazionale di Locri come "Città che legge" per il triennio 2024-2026.

Il presidente della LNI di Locri, Arturo Guida, ha sottolineato il valore del progetto come strumento di crescita culturale e coesione sociale, unendo il mare alla parola come elementi identitari e di apertura per la città.

Giugno - 'Vela & Salute': nel mare della Sicilia orientale navigazione solidale e prevenzione sanitaria a bordo di 12 barche confiscate alla criminalità organizzata

La terza edizione di Vela & Salute, la crociera socio-solidale promossa dalla Lega Navale Italiana con le sue strutture della Sicilia orientale e da ARNAS Garibaldi di Catania, partita il 12 giugno 2025, riafferma la centralità del mare co-

me spazio di inclusione, prevenzione sanitaria e legalità.

Anche quest'anno, il progetto ha proposto una navigazione a vela inclusiva su imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata e affidate alla LNI, restituite alla collettività per fini di utilità sociale. Due le rotte che convergeranno nel porto di Catania, con partenze da Capo D'Orlando e Pozzallo. Le tappe della navigazione hanno raggiunto, da nord: Capo D'Orlando, Milazzo, Messina, Riposto, Aci Trezza e Catania; da sud: Pozzallo, Marzamemi, Siracusa, Augusta e Catania.

15 giugno - Un mare di sport alla Lega Navale di San Benedetto del Tronto: oltre 500 studenti coinvolti tra attività sportive ed educazione ambientale

La Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto ha concluso con successo il progetto annuale "Sport e Creatività a Scuola – Un mare di sport", finanziato dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno. Coinvolgendo oltre 500 studenti delle scuole primarie e secondarie del territorio, il progetto ha avvicinato i giovani agli sport nautici e all'educazione ambientale.

In collaborazione con tre Istituti Comprensivi locali, le attività si sono svolte prima in aula e poi presso le strutture della Lega Navale, permettendo ai ragazzi di praticare vela, canottaggio, canoa e pesca, sempre seguiti da istruttori qualificati. L'iniziativa ha ottenuto un alto gradimento da parte di studenti, insegnanti e famiglie, grazie alla qualità educativa e all'esperienza formativa vissuta in mare.

Il progetto conferma l'impegno della Lega Navale nel promuovere sport, rispetto per l'ambiente e crescita civica tra le nuove generazioni.

29 maggio-2 giugno - Lega Navale Italiana al Salone Nautico di Venezia

Anche nel 2025 la Lega Navale Italiana ha preso parte al Salone Nautico di Venezia, confermando la sua presenza con uno stand istituzionale dedicato alla promozione della cultura del mare e delle sue numerose attività. L'evento rappresenta per l'Associazione un'importante occasione di incontro con soci, appassionati di nautica e istituzioni, oltre che un'opportunità per presentare progetti legati alla formazione,

alla sicurezza in mare, all'educazione ambientale e al coinvolgimento dei giovani.

Durante il Salone, la LNI ha partecipato attivamente a conferenze e incontri istituzionali e ha promosso attività informative e dimostrative rivolte al pubblico. Tra le iniziative di rilievo, venerdì 30 maggio la Lega Navale ha preso parte alla presentazione della *Veleziana*, manifestazione velica in programma dal 16 al 19 ottobre, per la quale sarà protagonista nell'organizzazione di una regata con imbarcazioni Hansa 303, a conferma del suo impegno verso una vela inclusiva e accessibile

22 giugno - LNI San Giovanni a Teduccio, oltre 200 volontari per la pulizia della spiaggia nell'area est di Napoli: raccolti quasi 15 quintali di rifiuti

L'iniziativa ecologica "San Giovanni da aMare", promossa dal Comune di Napoli con il coordinamento della Lega Navale Italiana di San Giovanni a Teduccio, ha visto sabato 21 giugno oltre 200 volontari impegnati nella pulizia della spiaggia e dei fondali dell'area est di Napoli, raccogliendo circa 15 quintali di rifiuti. L'evento, parte del calendario di *Giugno Giovani 2025* e legato alla festa di San Giovanni Battista, ha unito impegno ambientale, partecipazione civica e celebrazione religiosa.

Hanno partecipato numerose associazioni e enti, tra cui *Scugnizzi a Vela*, *ABC*, *S.A.P.N.A.*, *Marevivo*, *Plastic Free*, Protezione Civile, forze dell'ordine e sponsor privati. Ai volontari è stata donata una borraccia in acciaio per promuovere il plastic-free.

Il sindaco Gaetano Manfredi ha sottolineato l'importanza sociale, ambientale ed educativa dell'evento, che si è concluso con la processione in mare in onore del Santo Patrono, simbolo della rinascita e della valorizzazione del mare come risorsa fondamentale per Napoli.



Letture in pozzetto

“L’ancoraggio in rada” di Alessandro Borgia (Edizioni Il Frangente, 2021)

di Luciano Magnanelli

Vicepresidente della Lega Navale Italiana

La possibilità di passare senza preoccupazioni la notte in una rada isolata o di atterrare con disinvoltura in un marina di una piccola località turistica, in Italia o all'estero, oppure di ormeggiare in andana o con la linea a terra come si usa in Grecia, non sempre è vista dagli armatori come una un'opportunità che aggiunge fascino e senso di libertà alla crociera, ma come un'incombenza nei confronti della quale il diportista medio nutre un timore inconscio accompagnato da ansia da prestazione. La pratica e l'esperienza mitigano questa sensazione, ma per i meno esperti che intendono combattere lo stress da manovra ed approciare sin da subito e nel modo migliore, le tecniche di ormeggio, evitando brutte figure, o seri danneggiamenti nel caso peggiore, il libro “L’ancoraggio in rada” di Alessandro Borgia costituisce uno strumento indispensabile per affrontare la manovra con le giuste informazioni e con le procedure corrette. Giunto alla seconda edizione, “L’ancoraggio in rada” – il cui titolo appare da subito riduttivo rispetto alla vastità degli argomenti trattati – accompagna il diportista con preziosi suggerimenti tecnici a partire dalla scelta dell'ancora e dalla verifica del dimensionamento della catena e dell'organo salpa ancora, per poi passare subito a indicazioni pratiche come la scelta della rada, l'organizzazione e la preparazione della linea d'ancoraggio, la preparazione e l'esecuzione pratica della manovra, i controlli per verificare se l'ancora ara, la manovra di afforcamento o di appennellamento con una seconda ancora, le tecniche per limitare il brandeggio e per liberare l'ancora, il tutto descritto con dovizia di particolari, di trucchi ed



esempi pratici ed accompagnato da una veste grafica accattivante, ricca di fotografie e tavole esplicative. Non viene trascurato un approfondimento sull'ancoraggio con le cime a terra e l'uso del tender, tecnica pressoché indispensabile per ormeggiare in baie strette e profonde da dividere con altre imbarcazioni, come capita di sovente in Grecia, in Croazia ed in Turchia. Un'ampia parte è dedicata inoltre alle manovre di ormeggio in porto, alla presa di boa, all'ormeggio in andana su ancora, manovra inu-

suale nei nostri marina dotati di corpi morti, ma richiesta in quasi tutti i porti del Mediterraneo. Le descrizioni delle varie manovre sono inoltre impregiate da una ricca antologia di racconti di navigatori famosi e non che attraverso le loro esperienze rendono più chiare le manovre da fare e gli errori da evitare, aggiungendo piacevolezza ed un pizzico di avventura alla lettura. L'aspetto che colpisce maggiormente del libro, a prescindere dai contenuti puramente didascalici, è l'attenzione che l'autore dedica alla formazione del lettore, che apprende come la manovra di ormeggio o la scelta della rada, al pari di ogni altra attività in barca, sia frutto di un'attenta pianificazione e preparazione, e che in mare nulla può essere lasciato al caso. Manuale da tenere in barca quindi, ma anche e soprattutto libro di mare da leggere a casa nelle sere invernali quando, come afferma l'autore, ben prima di mollare gli ormeggi inizia la vera crociera davanti a carte nautiche e portolani, e si pianifica attentamente la navigazione “sia essa una crociera di breve durata nelle acque limitrofe al proprio porto sia essa una lunga rotta di settimane o mesi.”



AGS LNI 2025, aperte le iscrizioni

Visita il sito



leganavale.it/ags-lni-2025





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM

