

LEGA NAVALE

Dal 1897

Da tre secoli sul mare

3 - 2025

CHE RUMORE FA LA SOLIDARIETÀ

La stagione 2025 dei Centri Nautici della Lega Navale
nel segno dell'inclusione

Le novità dai principali Saloni Nautici

Il padre di Papa Leone XIV era nella US Navy

Eventi estremi nel Mediterraneo:
l'ultima riflessione di Paolo Sottocorona

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. 3 - maggio-giugno 2025

2

Punto nave

di Donato Marzano

5

Sestante

Alla (ri)scoperta della marittimità nazionale

di Pierpaolo Ribuffo

6

Centri Nautici Nazionali, che stagione!

di Rachele Colasante, Fabio Dal Cin, Matilde Rizzati, Sandra Deola e le interviste a Carolina Paolini e Francesca Sarlo

13

Storie inedite- Tra i protagonisti dello sbarco il papà di Leone XIV

di Vincenzo Grienti

17

Settembre, la stagione dei grandi Saloni Nautici

di Maria Cristina Sabatini

22

La Real Liga Naval Española e la FIDALMAR

di Michele Valente

25

“Velando” a vele spiegate

di Michele Valente

28

Tira un vento nuovo per le donne a bordo

di Anna Zavaritt

35

LA “DIRETTIVA BOLKESTEIN”

di Antonio Basile

37

The Ocean Race Europe 2025

di Alberto Morici

40

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

43

La “barca della legalità”

45

“MEDICANE”

di Paolo Sottocorona

49

In Coesione, impegno e sobrietà

di Michele Valente

52

Ottone, Capraia e la vela Una storia di famiglia

di Rachele Colasante

55

I giovani della Lega Navale a bordo della Goletta Palinuro

di Antonello de Renzis Sonnino

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

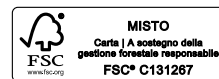
Registrazione Tribunale di Roma:

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 Ottobre 2025

Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Cari soci e lettori, questo numero della rivista sarà tra le vostre mani e in distribuzione in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci LNI che si terrà quest'anno a Lecco dal 30 ottobre al 1° novembre. In vista dell'AGS 2025, riassumo alcuni punti essenziali della mia relazione annuale. Il 2025 è stato un anno caratterizzato dal consolidamento di importanti progetti e collaborazioni nei settori sportivo, inclusivo, culturale e ambientale. Inoltre, quest'anno sono state messe a fuoco, con gli attori istituzionali di riferimento, le principali problematiche che affliggono la vita della nostra associazione. Ritengo che il brand Lega Navale abbia raggiunto un adeguato livello di autorevolezza e riconoscimento a livello istituzionale, privato e mediatico. Dal 2020 ho focalizzato la mia funzione di guida ed indirizzo dell'associazione nel consolidamento dei principi fondanti della LNI come fu istituita 128 anni fa. Mi riferisco alle quattro aree strategiche della divulgazione della cultura marittima, della diffusione degli sport nautici per tutti senza barriere fisiche, mentali, sociali, della formazione nautica e del diporto, della protezione dell'ambiente marino e delle acque interne con un'azione di stimolo e coordinamento delle strutture periferiche, che sono il cuore e le braccia, insieme ai nostri soci volontari, della Lega Navale Italiana. Numerosi sono i progetti avviati e in molti casi già conclusi positivamente nelle sopracitate aree di interesse con il duplice scopo di assolvere al meglio ed in tutti i suoi aspetti la missione della LNI mettendo il mare al centro degli interessi del Paese. Tra i numerosi progetti che avete avuto modo di conoscere anche tramite le pagine di questa rivista, ne cito alcuni più recenti avviati con partner di primo livello. Da quest'anno è partita una collaborazione con l'Accademia della Crusca per la realizzazione del portale web "La lingua del mare", al fine di valorizzare e rendere accessibili in rete materiali, editi e inediti, relativi alla marineria e al sapere marittimo attraverso la conoscenza del lessico e della sua storia. Nell'ambito della promozione dello sport per tutti, l'accordo con il Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli ha portato a diverse iniziative tra cui il progetto nazionale di velaterapia "Velando", di cui la LNI è ente capofila e



Il Presidente Marzano durante la sua relazione all'Assemblea Generale dei Soci a Senigallia

al quale hanno collaborato la FIV e numerosi enti del terzo settore. Nel settore ambientale, abbiamo rafforzato la collaborazione con Marevivo e realizzato il "Ventalego del mare". Sempre rilevante l'attività dei gruppi sportivi delle nostre Sezioni e i risultati conseguiti, a livello nazionale e internazionale, dai nostri giovani atleti, che la Presidenza Nazionale è impegnata a sostenere tramite l'erogazione annuale di fondi a supporto della pratica sportiva. Sono state molteplici, inoltre, le attività sociali svolte a livello locale e nazionale con partner quali "Save the Children" e "Il Porto dei piccoli", in favore di minori provenienti dalle periferie più a rischio e di piccoli pazienti con fragilità oltre a ragazzi delle case famiglia. Specifica attenzione è stata dedicata alle Sezioni e Delegazioni in difficoltà e ai progetti locali meritori di attenzione e

supporto. Ad oggi (ottobre 2025) sono state erogate per iniziative nazionali e locali risorse pari a 370.000 euro, per un totale di oltre 1,4 milioni di euro nel quadriennio 2022-2025. Decisamente positivo è stato l'incremento delle attività di comunicazione che conferma un trend in crescita in termini di qualità e quantità dei prodotti mediatici realizzati. Notevolmente accresciuto il seguito e l'interesse sui canali social, sia in termini di pubblico che di interazione con i contenuti, senza dimenticare l'importanza della nostra rivista, che è migliorata dallo scorso anno in termini di originalità dei contenuti proposti e nella veste grafica. Decisamente rafforzata la presenza della LNI sui canali di comunicazione di massa (radio, tv, carta stampata) e web. Un'attenzione mediatica che si è riverberata anche all'estero, con l'interessamento alla campagna "Mare di Legalità" della rivista del cluster marittimo greco "Akti Miaouli" e della testata di nautica internazionale "The Shipping Herald", che hanno dedicato due servizi all'iniziativa. Da segnalare la firma di un importante accordo di collaborazione con la RAI che porterà alla realizzazione di attività mediatiche congiunte che verranno avviate dal 2026 e il successo, nel 2025, della partecipazione della LNI nelle principali fiere, saloni e manifestazioni legate al mondo della nautica, cito tra tutti il Salone Nautico di Genova e la Barcolana a Trieste. Nel prossimo triennio, in particolare nell'anno di mia competenza, si dovranno consolidare i risultati ottenuti e delineare le linee d'azione future, concentrandosi sulle sfide che si presentano all'orizzonte: digitalizzazione, transizione ecologica, intelligenza artificiale. Vanno affrontate con determinazione le criticità "interne" partendo da quanto di positivo è stato realizzato dalla Presidenza Nazionale e dalle Strutture periferiche in questi anni: dallo sblocco delle assunzioni in Presidenza Nazionale ad una legge-quadro dedicata con il supporto degli uffici legislativi dei dicasteri vigilanti fino ad un regolamento attuativo sulle concessioni demaniali della Lega Navale Italiana. Sono questioni su cui stiamo lavorando da tempo di concerto con le istituzioni competenti e saranno tra i temi in discussione negli Stati Generali della Lega Navale Italiana che convocherò nella primavera 2026. Nei prossimi mesi saremo dunque impegnati nel consolidamento dei progetti già avviati e affronteremo le problematiche esterne e organizzative per preparare al meglio il terreno alla futura dirigenza e in vista di un appuntamento importante che attende la LNI nel 2027: i 130 anni dalla fondazione dell'associazione. Buon lavoro a tutti a noi.



Il Presidente Marzano a Santa Margherita Ligure con i giovani partecipanti al progetto di velaterapia "Velando" in collaborazione con la ASL Città di Torino 1



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA  @MIZUNO.IT  MIZUNO.COM



Sestante Alla (ri)scoperta della marittimità nazionale



di Pierpaolo Ribuffo

Ammiraglio di Squadra, Capo del Dipartimento per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio

L'Italia sta finalmente riscoprendo la propria vocazione marittima e ha individuato nel mare un prioritario interesse strategico. Per la prima volta, questo Governo ha nominato un Ministro per le Politiche del mare – il Sen. Nello Musumeci – cui è affidata la presidenza del Comitato interministeriale omonimo (CIPOM), che riunisce tutti i Ministri con competenze marittime, per affrontare assieme le questioni legate al mare. Il 29 marzo 2023 si è tenuta la prima riunione del CIPOM, nella quale il Ministro Musumeci ha promosso l'adozione di un approccio inclusivo, per dar voce a tutti i protagonisti del mare, pubblici e privati. La vera novità risiede infatti nel metodo: la politica marittima scaturisce in primo luogo dall'ascolto degli operatori del settore, che ispirano le scelte e le azioni degli attori istituzionali; dall'altro, quest'ultimi affrontano finalmente le questioni marittime fianco a fianco, permeati da un'unica visione d'insieme. Il 31 luglio 2023, a meno di un anno dall'insediamento del Governo, il CIPOM ha approvato all'unanimità il primo Piano del mare nazionale¹ che rappresenta lo strumento strategico per orientare e coordinare le politiche marittime nazionali, costituendo riferimento per l'azione istituzionale delle singole Amministrazioni sul mare. Il Piano del mare è adesso in piena fase d'attuazione, attraverso l'adozione di provvedimenti quali il disegno di legge "Valorizzazione risorsa mare", approvato dal Consiglio dei Ministri e ora al vaglio del Parlamento. Si tratta di un veicolo di misure eterogenee, volte al rilancio dell'intero spettro dell'economia marittima, attraverso una pervasiva opera di sburocratizzazione e semplificazione normativa, da lungo tempo attesa dagli operatori del settore e finalizzata a restituire competitività alle imprese italiane, con particolare riferimento a quelle armatoriali, della nautica da diporto e del turismo subacqueo. Il disegno di legge contiene, inoltre, delle disposizioni in materia di ricerca, cultura e pesca, assieme ad altre, volte a ridurre

gli svantaggi connessi alla condizione di insularità, intervenendo in ambito sanitario, scolastico e di rifornimento idrico alle isole minori. È stata altresì posta grande attenzione alla dimensione subacquea, attraverso l'approvazione di un disegno di legge sulla sicurezza delle attività subacquee, anch'esso già al vaglio del Parlamento. In tal modo l'Italia si candida ad essere tra i primi Stati a dotarsi di una disciplina per l'accesso agli abissi sottomarini, rafforzando la propria identità di Nazione marittima. Passi in avanti sono stati compiuti anche nell'estensione della giurisdizione nazionale a tratti di mare ulteriori rispetto alle acque territoriali, che si traduce di fatto in un ampliamento dei poteri sovrani dello Stato (attraverso l'istituzione della zona contigua, contenuta nel d.d.l. "Valorizzazione risorsa mare") e nella creazione delle condizioni necessarie per attrarre investimenti per attività sostenibili (attraverso l'approvazione da parte del CIPOM della bozza di D.P.R. sull'istituzione parziale della ZEE). In ambito internazionale, il Comitato ha promosso ed approvato il contributo nazionale alla strategia industriale marittima europea, per fare fronte alla concorrenza asiatica e preservare le specificità delle nostre imprese, attraverso il consolidamento e l'incremento del vantaggio tecnologico nei segmenti delle costruzioni ad alta complessità. Sono inoltre in corso i lavori per la definizione della strategia industriale marittima nazionale, che ha l'ambizione di offrire un quadro di riferimento affidabile per gli investitori, da far altresì valere nei consessi multilaterali. Infine, il CIPOM sta affrontando le tematiche cruciali dei dragaggi, della riforma dei porti e della portualità turistica, nell'ottica comune di creare le condizioni più favorevoli per il rilancio dell'economia del mare nazionale. Grazie al CIPOM, l'Italia sta riscoprendo la propria vocazione marittima e lo sta facendo con un approccio nuovo, basato sullo spirito di squadra e sull'ascolto dei protagonisti del mare. È la rotta giusta. Dobbiamo percorrerla. Assieme.

¹ Il Piano si sviluppa su sedici direttrici, che abbracciano l'intero spettro del sistema marittimo italiano, riguardanti: gli spazi marittimi, le rotte commerciali, i porti, l'energia proveniente dal mare, la transizione ecologica dell'industria del mare, la pesca e l'acquacoltura, la cantieristica, l'industria armatoriale, il lavoro marittimo, la conservazione degli ecosistemi e le aree marine protette, la dimensione subacquea e le risorse geologiche dei fondali, il sistema delle isole minori, i turismi e sport del mare, i cambiamenti climatici, la cooperazione europea e internazionale e la sicurezza.

Centri Nautici Nazionali, che stagione!

Belluno, Ferrara, Taranto e Sabaudia: le attività e i protagonisti dell'estate 2025

di Rachele Colasante con i contributi di Fabio Dal Cin (da Taranto), Matilde Rizzati (da Ferrara), Sandra Deola (da Belluno) e le interviste a Carolina Paolini e Francesca Sarlo (da Sabaudia)

I Centri Nautici Nazionali della Lega Navale Italiana rappresentano un punto di riferimento per la formazione giovanile negli sport acquatici e per la diffusione della cultura del mare. Nati con l'obiettivo di avvicinare i giovani alla navigazione e alla vita in ambiente marino e lacustre, i Centri offrono corsi residenziali estivi di vela, canoa e canottaggio, all'insegna della sicurezza, della sostenibilità e del rispetto per la natura. La partecipazione ad un corso è quindi un'opportunità esclusiva di formazione per entrare a far parte della famiglia della Lega Navale Italiana come giovani soci e approfondire i valori e le attività della LNI. Oltre alla pratica sportiva, infatti, i programmi includono lezioni teoriche di tutela ambientale, conoscenza della flora e fauna locali, meteorologia e primo soccorso, in coerenza con i principi del "Ventalogo del Mare", elaborato quest'anno dalla Lega Navale Italiana insieme a Marevivo, e con i nove valori fondanti dell'associazione: accoglienza, competenza, rispetto, lealtà,



Il Ministro Locatelli in visita al Centro Nautico di Sabaudia

appartenenza, disponibilità, solidarietà, sostenibilità e amore per il mare. La stagione estiva 2025 ha registrato un nuovo record di partecipazione. Da giugno ad agosto, oltre 1.150 giovani tra allievi dagli 8 ai 15 anni e aspiranti aiuto istruttori dai 16 ai 17 anni hanno frequentato i corsi organizzati nei quattro Centri Nautici della Lega Navale Italiana: Sabaudia sul Lago di Paola, Taranto sul Mar Grande, Ferrara sul Lago delle Nazioni e Belluno sul Lago di Santa Croce. Rispetto al 2024, si è registrato un incremento di circa cento partecipanti, a conferma del crescente interesse per le attività di formazione e per gli sport nautici.

Tra le novità di quest'anno ha riscosso grande successo l'introduzione dei corsi di windsurf nei Centri di Belluno e Taranto, che si sono aggiunti alle discipline tradizionali. In linea con la missione della Lega Navale Italiana di rendere il mare accessibile a tutti, nel 2025 i Centri Nautici hanno aperto per la prima volta corsi dedicati anche a bambini e ragazzi con disabilità e fragilità, offrendo loro la possibilità di vivere un'esperienza di sport, divertimento e socialità senza costi per le famiglie. A Taranto hanno partecipato tre bambini con patologie oncologiche e disturbi dello spettro autistico seguiti dall'Associazione SIMBA, mentre a Sabaudia sono stati tredici gli allievi con sindrome di Down e disabilità cognitive provenienti dalle associazioni AIPD di Latina e Diaphorà, che hanno completato con successo il percorso formativo conseguendo il diploma finale. L'iniziativa ha rappresentato un esempio concreto di inclusione e partecipazione, dimostrando come lo sport possa diventare uno strumento di crescita personale e collettiva. In occasione del turno finale della stagione, il Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli ha visitato il Centro Nautico di Sabaudia, accompagnata dal Presidente della Lega Navale Italiana Donato Marzano. Il Ministro ha incontrato i ragazzi con disabilità delle associazioni del territorio pontino e i loro coetanei corsisti, che insieme hanno condiviso giornate di sport, formazione e amicizia. «Un'esperienza bellissima, vissuta insieme a ragazze e ragazzi che, attraverso lo sport e la vita di squadra, sperimentano percorsi di crescita e autonomia», ha dichiarato il Ministro Locatelli

al termine della visita durante la quale ha assistito anche alle prove finali di vela, canoa e canottaggio sul Lago di Paola. «Grazie al Ministro Locatelli per essere sempre vicina alla Lega Navale Italiana. Chiudiamo la stagione 2025 con un bilancio positivo per la crescita degli allievi iscritti, per l'introduzione del corso di windsurf a Taranto e Belluno che ha riscosso successo tra i giovani allievi e, soprattutto, per l'avvio sperimentale dei primi due corsi inclusivi svolti a Taranto e Sabaudia», ha affermato il Presidente della LNI, Donato Marzano, sottolineando: «La Lega Navale è impegnata ogni giorno ad abbattere le barriere fisiche, sociali, culturali ed economiche che purtroppo impediscono a tanti giovani con disabilità o in difficoltà socio-economiche di godere della bellezza del mare e degli sport nautici. Per questo motivo il supporto delle istituzioni è fondamentale per consentirci di ampliare le nostre attività e coinvolgere sempre più bambini e ragazzi».



Il Presidente Marzano intervistato da Rai Sport sulla stagione dei Centri Nautici

Vela è inclusione: le testimonianze dell'allieva Carolina Paolini e della mamma Francesca Sarlo al Centro Nautico di Sabaudia

Il Centro Nautico di Sabaudia, che ha avviato le proprie attività sul Lago di Paola nel 1973, è ospitato presso il Centro Sportivo Remiero della Marina Militare e vi si svolgono corsi di vela, canoa e canottaggio. Da quest'anno è partito il primo corso sportivo inclusivo con alcune associazioni che seguono ragazzi con disabilità nel territorio pontino.

Il Centro Nautico di Sabaudia ha aperto sperimentalmente il primo corso sportivo inclusivo con 13 allievi con sindrome di Down e disabilità cognitive seguiti dalle associazioni AIPD di Latina e Diaphorà, con cui la Sezione di Latina della Lega Navale porta avanti da anni progetti di inclusione sociale e sportiva. Ragazze e ragazzi hanno vissuto l'esperienza formativa insieme ai 70 giovani corsisti loro coetanei, in un contesto di piena inclusione e collaborazione tra loro, come un unico grande equipaggio. Le attività si sono svolte utilizzando le derive inclusive Hansa 303 messe a disposizione dalle Sezioni LNI di Latina, Ostia e Pomezia, consentendo ai partecipanti di vivere il mare in piena sicurezza e libertà. Un'esperienza che conferma come la vela possa essere un potente strumento di crescita, partecipazione e condivisione, sospinta soltanto dal vento e dalla passione per il mare. Come è andata? Dietro i numeri e le iniziative, ci sono le persone e le loro storie. Come quella di Francesca Sarlo, che grazie al progetto ha potuto scoprire il piacere della vela e il valore dell'inclusione sul mare. Francesca ha raccontato che, durante la sua esperienza al Centro Nautico, ha imparato a riconoscere la direzione del vento, a usare il timone e a conoscere i nomi delle vele. Ha scoperto anche qualcosa di nuovo su sé stessa: mentre navigava, sentiva il vento accarezzarle il viso e provava una sensazione di libertà e armonia con il mare. Le giornate dei ragazzi al centro si svolgevano tra lezioni pratiche e lezioni a terra. Ognuno era accompagnato da un istruttore, accanto a Francesca ad esempio c'era Riccardo, la cui presenza le trasmetteva sicurezza. Sabaudia ha lasciato un segno indelebile su di lei che sogna di poter vivere nuove avventure e scoprire altri luoghi in cui navigare. Naturalmente non sono

mancati i momenti di difficoltà, ma nulla che una madre non sappia affrontare e gestire con la sua presenza. "Nei momenti difficili, mia madre mi è sempre stata vicina", racconta Francesca. Al Centro Nautico erano presenti anche i genitori dei ragazzi, che potevano scegliere se pernottare al campo o rientrare a casa ogni giorno, condividendo così da vicino l'esperienza dei loro figli. Anche Carolina Paolini, mamma di Francesca, che ha condiviso con la figlia questa esperienza, ha espresso parole di grande apprezzamento. Ha raccontato con emozione la gioia di vedere la figlia felice di salire a bordo e condurre la barca a vela, attenta e coinvolta durante le lezioni, ma soprattutto entusiasta di vivere appieno ogni momento della giornata al Centro: dal mattino, con l'alzabandiera, fino alla sera, con l'ammaina bandiera, cantando l'inno di Mameli insieme a tutti gli altri ragazzi. Ha voluto esprimere la sua gratitudine ai "Capi" e a tutti i giovani presenti, perché Francesca si è sempre sentita accolta e parte del gruppo, un'esperienza che, come sottolinea Carolina, non è sempre scontata. "Ci auguriamo di poter ripetere questa esperienza il prossimo anno.", ha infine concluso. Non possiamo fare altro che augurare buon vento a Francesca.



Gli allievi del Centro Nautico di Ferrara

“Noi, Felpe Blu”: l’esperienza di Matilde, da allieva ad istruttrice al Centro Nautico di Ferrara

Il Centro Nautico di Ferrara, fondato nel 1963 dal prof. Umberto Mantovani e sotto il controllo della Lega Navale Italiana dal 1974, è situato sul Lago delle Nazioni in provincia di Ferrara e si praticano corsi di vela e canoa/kayak, anche a bordo dei “dragon boat”, canoe a 20 rematori caratterizzate da una testa di drago posta sulla prua.

Mi chiamo Matilde Rizzati, ho 21 anni e sono istruttrice presso il Centro Nautico della Lega Navale Italiana sul Lago delle Nazioni, dove faccio parte dello staff da quattro anni. In questo tempo ho imparato che ogni turno lascia un segno diverso, che ogni gruppo insegna qualcosa di nuovo, e che la forza del Lago sta nelle persone che lo vivono, giorno dopo giorno, con passione e dedizione.

Ogni stagione al Lago di Nazioni ha la sua magia, ma quella appena conclusa resterà impressa in modo particolare. I corsi si sono alternati con ritmo serrato, portando con sé bambini e ragazzi di età diverse, ognuno con la propria energia e la propria voglia di imparare. Le giornate sono state intense: dalle sveglie mattutine alle alzabandiera, dalle uscite in acqua alle attività a terra, fino ai momenti di condivisione che ci hanno reso un gruppo sempre più affiatato.

Quello che colpisce davvero è la capacità del Lago di trasformare persone diverse in una comunità. C’è chi ha messo piede per la prima volta su una barca e chi ha iniziato a prendersi responsabilità più grandi, ma tutti hanno trovato il proprio spazio. Le differenze di età e di esperienza non hanno diviso, anzi: sono diventate una risorsa, un’occasione per imparare a collaborare. Tra i valori che hanno guidato la stagione spicca la competenza. Non solo come bagaglio tecnico, ma come capacità di tradurre ciò che si sa in un aiuto concreto: spiegare una manovra in modo chiaro, sostenere un compagno in difficoltà, trovare soluzioni rapide quando serve. Accanto a questo c’è stato il rispetto, inteso non solo come regole da seguire, ma come attenzione al materiale, ai tempi degli altri e alla fatica comune. E poi la disponibilità: tanti ragazzi si sono messi in gioco oltre i propri compiti, fermandosi a sistemare vele, a dare una mano in campo o ad affiancare chi era più in difficoltà.

Un capitolo importante è quello delle Felpe Blu, che anche quest’anno hanno dimostrato di essere l’anima del campo. Ho visto ragazzi crescere nella capacità di assumersi responsabilità, imparare a bilanciare fermezza e ascolto, comprendere che guidare un gruppo non significa solo dare regole, ma anche incoraggiare e trasmettere fiducia. Per me, che frequento la Lega Navale da quando avevo nove anni, questa energia ha un valore speciale. Da allieva, quei dieci giorni d’estate erano l’appuntamento che aspettavo tutto l’anno; da quando sono entrata nello staff, ho la possibilità di viverla dall’altra parte e di capire quanta responsabilità e quanta cura ci siano dietro a ogni giornata. Quest’anno ho seguito tre turni diversi e ognuno mi ha dato qualcosa: dai più piccoli che hanno iniziato a muovere i primi passi in barca, ai ragazzi più grandi che hanno imparato a gestire situazioni più complesse. In ognuno ho ritrovato la stessa magia che mi era stata trasmessa dai miei istruttori quando ero bambina, e che ora provo a restituire.

La stagione si chiude con tanta stanchezza, ma soprattutto con la consapevolezza di aver contribuito a far crescere un gruppo unito, che ha saputo affrontare insieme fatica, vento, calma piatta e sorrisi. Ed è questo, più di tutto, che rende speciale il nostro Lago e le nostre estati da Felpe Blu. Perché, come ricorda sempre la Lega Navale Italiana, “Non chi comincia, ma quel che persevera”.



Metti una giornata d'estate sul Lago di Santa Croce: il racconto di Sandra Deola, Direttrice del Centro Nautico di Belluno e Presidente della Sezione dolomitica

Il Centro Nautico di Belluno è stato istituito dalla Presidenza Nazionale nel 2023 presso la base nautica della Sezione di Belluno, attiva dal 1972 e situata sulle rive del Lago di Santa Croce. Un luogo che si presenta ideale per le sue caratteristiche naturali, con il vento pomeridiano che si alza con costanza ed intensità regolare. Sul Lago di Santa Croce, il Centro Nautico di Belluno organizza corsi di canoa, di canottaggio e di vela, incluso windsurf.

Il Centro Nautico Nazionale sul Lago di Santa Croce, organizzato presso la sezione dolomitica della LNI, ha visto raddoppiare le presenze dei ragazzi dagli 8 ai 17 anni. La base nautica è stata animata dai ragazzi che, nell'arco della giornata, hanno potuto usufruire a pieno delle possibilità che il territorio fornisce. Dopo la sveglia, la routine dei ragazzi è stata scandita dall'attività fisica al mattino, dal canottaggio, dal kayak e, nel pomeriggio, con il comparire della termica, tutti in acqua con barche a vela e windsurf. Windsurf che rappresentano la vera e propria novità dell'estate 2025. I ragazzi e le ragazze hanno dimostrato grande interesse sia per le attività svolte sia per la location: uno specchio d'acqua immerso tra il Nevegal, l'altopiano del Cansiglio e i monti dell'Alpago. I ragazzi, provenienti da tutta Italia, durante la permanenza in riva al lago hanno potuto consolidare e stringere nuove amicizie. Il Centro nautico diventa, poi, un'occasione per riscoprire se stessi, imparare ad organizzare i propri tempi e i propri spazi, ma non solo, visto che il rispetto degli orari, la condivisione e l'aiutare il prossimo diventano parte fondamentale dell'avventura. La vela, il Centro Nautico non sono solo sport e adrenalina, ma diventano scuola di vita in un periodo delicato della crescita personale. Sono pienamente soddisfatta della stagione, avendo visto la crescita personale dei ragazzi e le richieste di iscrizione per la stagione ventura. L'obiettivo è, poi, quello di un continuo aggiornamento della proposta. Oltre ad aumentare i posti disponibili, l'idea insieme alla Presidenza Nazionale è quella di inserire il wing foil e il canottaggio tra le discipline proposte.



La "Città dei due mari" vista dal windsurf

Il Centro Nautico di Taranto è situato presso la base nautica delle Scuole Sottufficiali della Marina Militare in Mar Grande e organizza corsi di canoa e vela, incluso windsurf.

Accoglienza, competenza, rispetto, lealtà, appartenenza, disponibilità, solidarietà, sostenibilità, amore per il mare: inizia con la condivisione della Carta dei Valori della Lega Navale Italiana il viaggio dei giovani allievi del Centro Nautico di Taranto, la Città dei due Mari. Una città divisa tra i due seni del mar Piccolo e il mar Grande. Proprio in mar Grande, località San Vito, si trova il porticciolo della Scuola Sottufficiali della Marina Militare, "campo base" che ospita il Centro Nautico di Taranto della LNI. Da qui gli allievi apprendono le prime nozioni sulle diverse

discipline acquatiche tra le quali, per la prima volta e in via sperimentale, il windsurf. È Francesco Lo Franco, istruttore di windsurf, a raccontarci le emozioni dell'esperienza di vivere un Centro Nautico della Lega Navale.

Perché è importante praticare sport acquatici? "Siamo una Nazione con 8.000 km di coste; è quasi inevitabile guardare il mare come palestra naturale per praticare sport acquatici. A Taranto, in particolare, lo specchio d'acqua antistante il porticciolo di San Vito, reso disponibile dalla Marina Militare, si è rivelato ideale per imparare in sicurezza le attività di canoa, vela e windsurf".

Essere un istruttore, è una responsabilità? "Essere istruttore presso il Centro Nautico richiede responsabilità e duro lavoro. Non ci si ferma mai. Ma, come ogni esperienza fatta di ostacoli, regala tante soddisfazioni. Tra istruttori si sviluppa solidarietà, amicizia, possiamo senz'altro dire che il Centro Nautico diventa una seconda famiglia. Poi ci sono loro, il vero motivo per cui siamo qui: i ragazzi! Insegniamo loro che il mare è maestro di vita, che ti mette alla prova in ogni istante e che, soprattutto, insegna a fare squadra, anzi, equipaggio, per superare ogni ostacolo. È straordinario vedere i giovani atleti Optimist e Open Skiff esercitarsi sempre più in autonomia nelle prove di partenza e simulare alcune regate, oppure i canoisti eseguire esercizi per mantenere la linea di partenza e gareggiare tra di loro. È stato bellissimo inoltre osservare piccoli windsurfisti sollevare la vela dall'acqua, cimentarsi nelle andature di base ed effettuare le prime virate. Al termine dei dieci giorni del corso, si crea con gli allievi un legame forte, indissolubile. Per concludere, quindi, essere un istruttore è una responsabilità, certo, ma che regala tante soddisfazioni sia dal punto di vista professionale che umano".

Partecipare al Centro Nautico di Taranto non significa solo praticare sport acquatici... "Esatto. Vi è l'opportunità di conoscere il territorio che li ospita. A Taranto, in particolare, grazie alla presenza ed ospitalità della Marina Militare, è possibile visitare le unità navali, come la nuovissima nave logistica Vulcano, oppure immergersi nella storia del Castello Aragonese, fortezza rinascimentale custodita dal personale della Marina, del canale navigabile e del ponte girevole, opere iconiche della Città dei Due Mari. Inoltre, i nostri giovani "marinai", partecipando quotidianamente alla cerimonia dell'alzabandiera presso Mariscuola, imparano a conoscere i valori sui quali si fonda la nostra Nazione e ai quali s'ispira la Lega Navale Italiana. Insomma, qualcosa di speciale che fa dei Centri Nautici della Lega Navale un'esperienza unica di vivere, con l'auspicio di proseguire lungo questa rotta anche nell'estate del 2026!"

È la tua prima esperienza come istruttore presso un Centro Nautico della Lega Navale italiana, proviamo a tracciare un bilancio... "Lavorare nel Centro Nautico della Lega Navale è un'opportunità da cogliere per mettersi alla prova, ed applicare quanto studiato per ottenere la qualifica di Istruttore. I genitori ci affidano i loro figli e questa fiducia ci arricchisce dal punto di vista caratteriale, ci rende più maturi e responsabili. Con i ragazzi si condividono tanti momenti della giornata, dal risveglio muscolare mattutino alle prove in acqua, dallo studio alla mensa. Ci si diverte, si compete e...s'impara! Per me è stato un privilegio essere parte di questa squadra e mi auguro che sempre più ragazzi scelgano di partecipare alle attività del Centro Nautico della Lega Navale! Buon vento!"



CALENDARIO

CON LE ILLUSTRAZIONI DI CLAUDIO SCIARRONE E LE FOTOGRAFIE DI MASSIMO SESTINI E DELL'ARCHIVIO DELLA MARINA MILITARE

2026

CALENDARIO
PROIEZIONE
GLOBALE



CON QUESTO CALENDARIO LA MARINA MILITARE SOSTIENE
LA FONDAZIONE FRANCESCA RAVA N.P.H. ITALIA ETS



FONDAZIONE
Francesca Rava



N.P.H. Italia

25 anni in Italia, 70 nel mondo



ACQUISTA
IL CALENDARIO
2026



MARINA
MILITARE

www.marina.difesa.it

Storie inedite

In Normandia con il guardiamarina Prevost

Tra i protagonisti dello sbarco il papà di Leone XIV

di Vincenzo Grienti
Giornalista e scrittore

Una storia di mare e di impegno per liberare l'Europa dal nazifascismo negli anni bui della Seconda guerra mondiale vissuta in prima persona da Louis Marius Prevost, padre di Leone XIV, pontefice eletto l'8 maggio 2025 e 267° Papa della Chiesa cattolica. Classe 1920, il ventiduenne giovane Prevost prestò servizio come ufficiale dell'U.S. Navy, la Marina degli Stati Uniti, a bordo di un'unità anfibia partecipando allo sbarco in Normandia del 6 giugno 1944. Il giovane Prevost aveva ottenuto il grado di guardiamarina e a fine conflitto sarebbe stato promosso sottotenente di vascello. Una scelta volontaria fatta nel 1942 con la consapevolezza che da un giorno all'altro sarebbe stato chiamato nei teatri operativi dove erano impegnati i marinai statunitensi. Una storia che *Tv2000* e *Avvenire* hanno raccontato mostrando le immagini dei documenti custoditi negli archivi americani del NARA, il *National Archives and Records Administration* di St. Louis, in Missouri. Il NARA conserva i fascicoli ufficiali personali dei militari statunitensi, tra i quali anche quello del papà del primo pontefice americano della storia. Louis Marius Prevost, nato il 28 luglio, aveva 22 anni quando fece domanda per entrare nel programma di addestramento accelerato V-7 della U.S. Navy. Una scelta volontaria che lo condusse alla missione più difficile, delicata e rischiosa mai messa in atto per il numero di forze impiegate in quella che era stata denominata *Operazione Overload*. All'istanza compilata in tutte le sue parti, il giovane Prevost allegò alcune

referenze, a partire da quella di padre Murphy, parroco della chiesa di San Tommaso Apostolo di Kimbark Avenue, il quale tracciò un profilo del futuro papà del pontefice: "È un buon cattolico e un giovane di buon carattere e abitudini stabili" si legge nella lettera scritta a penna dal religioso. "È persona coscienziosa, leale e un onesto lavoratore", scriveva l'editor manager dell'*Hyde Park Herald*, uno dei giornali più antichi della comunità di Chicago. Dal fascicolo ufficiale di Louis Marius Prevost, redatto dal personale militare statunitense, è possibile leggere anche la lettera di referenza del signor Strauss, il manager della Walworth Company, il quale in una missiva datata 13 febbraio 1942 scriveva: "Il Sig. Prevost è impiegato presso la Walworth Company da sette mesi e lo raccomanderei vivamente per qualsiasi posizione per cui sia qualificato. Abbiamo sempre riscontrato che il Sig. Prevost è un lavoratore molto instancabile e fedele, sempre disposto ad accettare qualsiasi tipo di incarico e a portarlo a termine con successo - si legge ancora -. È un lavoratore laborioso e possiede un senso di lealtà estremamente spiccato e un'abilità naturale che gli sarà di grande aiuto ovunque si trovi. A nostra conoscenza, il Sig. Prevost è sempre stato onesto e il suo carattere e la sua integrità sono irreprensibili. Dai nostri contatti con il Sig. Prevost negli ultimi sette mesi,



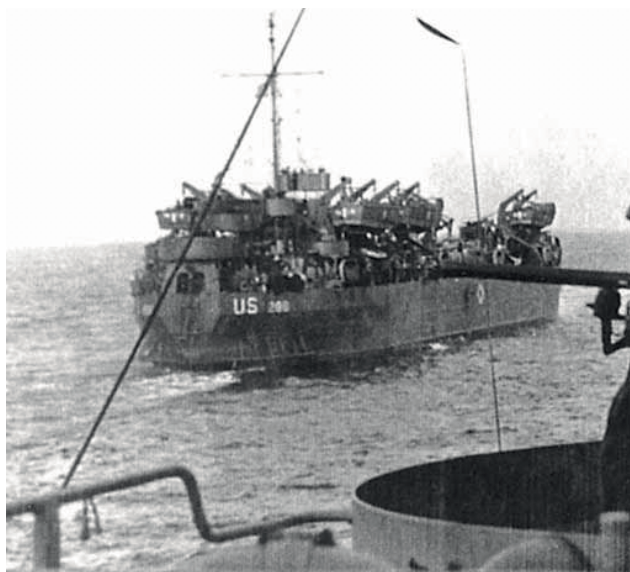


lo raccomanderei volentieri per qualsiasi incarico che le sue capacità gli consentirebbero di svolgere”.

Tutte referenze che contribuirono a farlo ammettere come allievo della *Midshipmen's School* a New York e, dopo quasi un anno di percorso formativo, ottenere il 24 novembre 1943, il grado di guardiamarina della Riserva Navale degli Stati Uniti. Una “carriera” che avrebbe concluso nel 1956 come si evince dal carteggio del National Archives di St. Louis. Il guardiamarina Prevost, matricola 310935, venne destinato a bordo dell'unità USS LST-286, una nave da sbarco truppe, camion e carri armati inquadrata come “traghettrice” di soldati e mezzi di supporto all'azione via mare e via cielo delle forze anglo-americane. Alla fine del 1943 il guardiamarina Prevost partì per l'Europa prendendo parte insieme a migliaia di giovani militari americani, canadesi e britannici allo sbarco con l'obiettivo dichiarato di liberare il vecchio continente dalla morsa del nazifascismo. Così nella notte tra il 5

e il 6 giugno prese il via l'*Operazione Overlord*, il dispiegamento aeronavale pianificato dal generale Dwight D. Eisenhower per fermare le potenze dell'Asse (Germania, Italia, Giappone) in Francia e, più in generale, in Europa. Le truppe di terra alleate, guidate dal generale britannico Bernard Montgomery sbarcarono sulle spiagge di Utah, Omaha, Gold, Juno e Sword. Furono almeno 7mila le unità e i mezzi anfibi utilizzati e oltre 195mila soldati americani, canadesi, inglesi e di altre nazioni alleate sostenuti da quasi 12mila aerei di supporto. Nel giorno dell'assalto alla “fortezza Europa”, sulle coste francesi, c'era anche il guardiamarina Prevost, il quale, toccò le spiagge di Omaha Beach a bordo dell'LST-286. Successivamente prese anche parte all'*Operazione Dragoon*, nome in codice della missione lanciata dagli Alleati, principalmente statunitensi e francesi, nella Francia del Sud, il 15 agosto 1944. Secondo i piani del capo di stato maggiore dell'United States Army, generale George Marshall, occorreva puntare a un'invasione anfibia del nord della Francia attraverso il canale della Manica, con l'*Operazione Overlord*, ossia lo sbarco in Normandia, per proseguire con una conversione a est e un'avanzata verso il cuore della produzione bellica tedesca, la regione industriale della Ruhr.

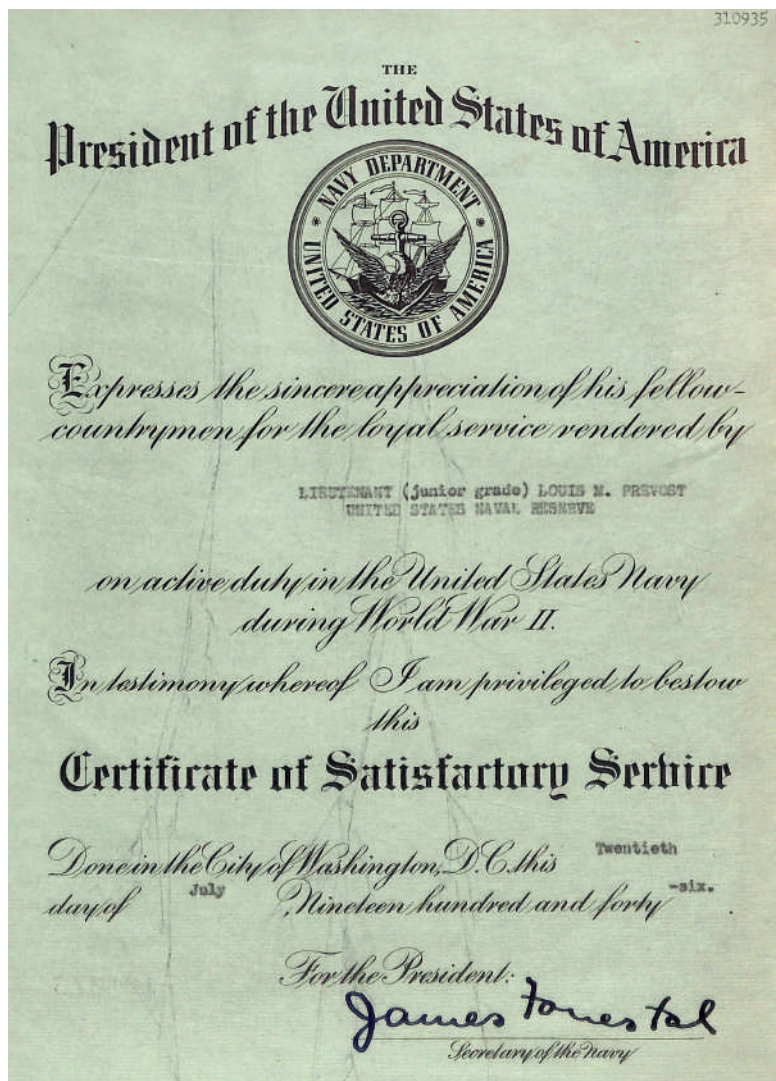
La USS LST-286, acronimo di *Landing Ship, Tank*, così come le altre unità di questa tipologia, furono pensate dalla U.S. Navy dopo la battaglia di Dunkerque (26 maggio-4 giugno 1940) per il trasporto marittimo di mezzi e veicoli di grandi dimensioni. Gli ingegneri navali britannici statunitensi svilupparono i progetti e nel 1941, un anno prima della domanda inoltrata da Louis Marius Prevost in Marina, venne “disegnata” questa particolare unità. John Niedermair, infatti, dell'US Navy Bureau of Ships, completò il primo schizzo del progetto. Occorreva costruire un sistema di zavorra tale che potesse essere riempito con acqua di mare al fine di fornire alla nave un pescaggio elevato durante la navigazione per poi essere svuotato quando la nave si avvicinava alla costa per raggiungere le spiagge e far sbarcare il suo carico. Il progetto fu accettato dalla Marina degli Stati Uniti e poi inviato alla Royal Navy per l'approvazione il 5 novembre 1941. La Royal Navy accettò il progetto e vennero costruiti 200 esemplari per la Gran Bretagna nell'ambito



del programma "Lend-Lease". La chiglia del primo LST fu impostata a Newport News, in Virginia, e il primo della serie salpò nell'ottobre del 1942. Le LST entrarono "in servizio" durante la campagna delle Isole Salomone, nel giugno 1943, e quasi immediatamente furono utilizzate negli sbarchi del 10 luglio 1943 nella Sicilia orientale. Queste unità erano lente e poco maneggevoli ed erano un bersaglio prezioso per la Germania nazista che attraverso gli aerei della Luftwaffe cercava di affondarle proprio per le grandi quantità di carico. Tuttavia, solo 26 furono perse in azione e di queste 13 furono effettivamente affondate dal fuoco nemico, a dimostrazione che reggevano bene gli attacchi nonostante i danni provocati dalle navi o dagli aerei dell'Asse (Germania, Italia, Giappone). Queste unità successivamente furono convertite in navi riparazione, altre in caserme galleggianti per 200 ufficiali e soldati e una quarantina di LST convertite in navi ospedale. Nel giugno del 1944, le navi ospedale LST convertite trasportarono più di 41.000 feriti proprio dalle spiagge della Normandia dopo i primi due giorni dallo sbarco in cui fu protagonista il padre di Leone XIV.

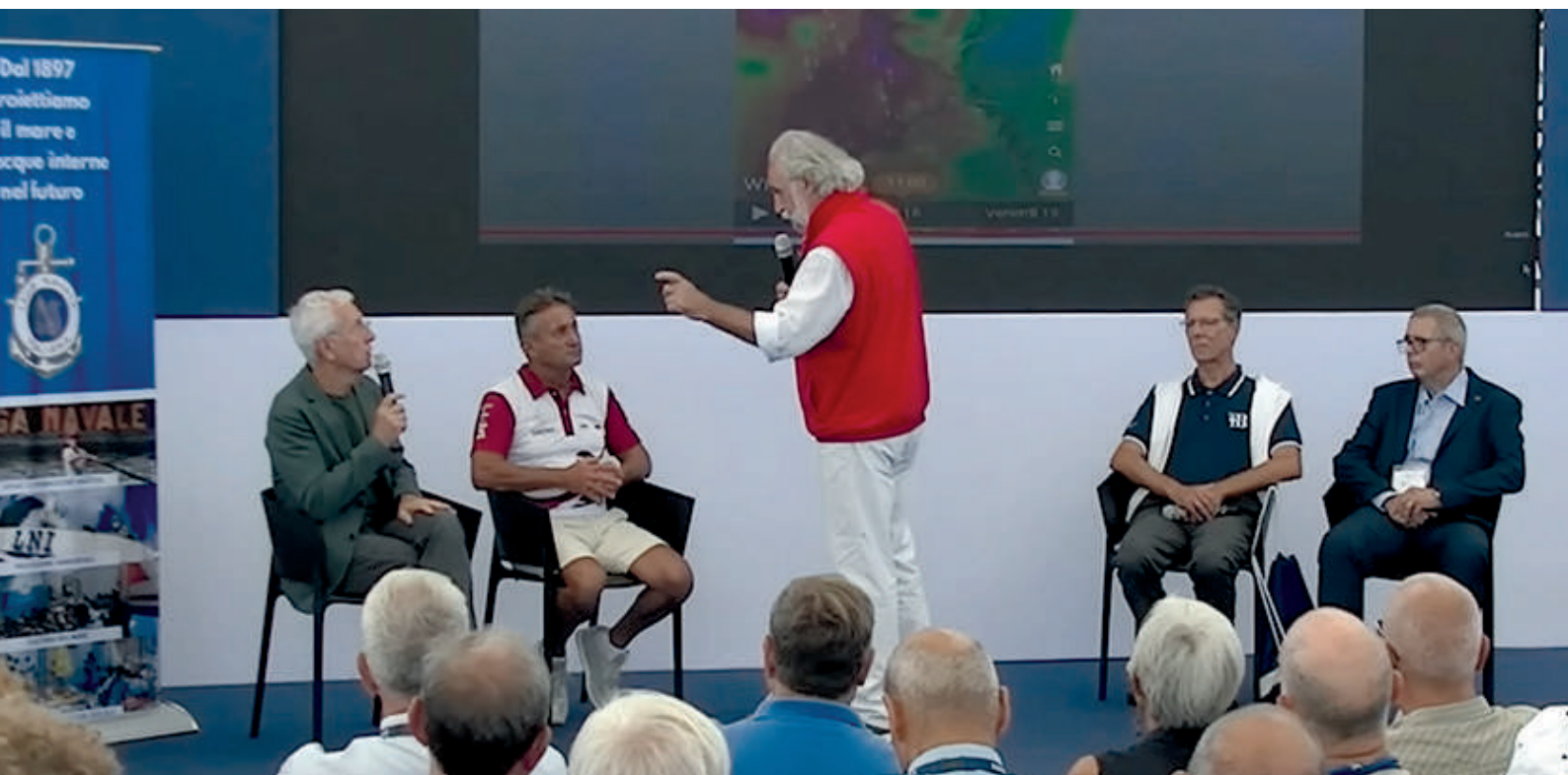
A bordo dell'unità anfibia il giovane ufficiale si distinse molto per la sua serietà e le sue capacità di prendere decisioni non facili nel più breve tempo possibile. Era un giovane leale, onesto e affidabile in grado di "fare equipaggio" e sempre pronto a dare una mano ai compagni. Un atteggiamento molto apprezzato dai superiori che si aggiungeva al suo spirito di abnegazione e al suo spiccato senso del dovere. Non a caso al termine del conflitto verrà promosso sottotenente di vascello. A guerra conclusa, poi, non mancò il certificato per il servizio reso, anch'esso conservato presso il NARA di St. Louis, firmato da James Vincent Forrestal, ultimo segretario della U.S. Navy e primo Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, il quale, a nome del presidente Harry Truman, consegnò a Prevost il 20 luglio 1946 la seguente attestazione: "Il Presidente degli Stati Uniti d'America esprime il sincero apprezzamento dei suoi connazionali per il leale servizio reso dal tenente Louis M. Prevost della Riserva Navale degli Stati Uniti, attivo nella Marina

degli Stati Uniti durante la Seconda guerra mondiale". Il sacrificio di centinaia di giovani vite e il rischio affrontato da soldati, marinai e aviatori Alleati, compreso quello del guardiamarina Prevost, non era stato compiuto invano. Il 7 maggio 1945 il generale tedesco Alfred Jodl firmò la resa incondizionata a Reims, in Francia, e l'8 maggio 1945 si celebra "il giorno della vittoria". Esattamente ottant'anni dopo quel giorno il figlio di Louis Marius sarebbe diventato Papa. L'Europa era stata duramente piegata dalle truppe di Hitler dal 1939 al 1945 e migliaia di persone civili, donne, bambini e anziani, avevano subito soprusi, torture, deportazioni ed uccisioni. Una "banalità del male", per citare Hannah Arendt, che nessuno mai avrebbe più voluto vedere. Grazie a giovani come Louis Marius Prevost in molti Stati europei, Italia compresa, poté ritornare la democrazia e ripristinare i valori della libertà, del diritto e della giustizia.



Incontri di Vela

quando i velisti parlano di vela



Si è tenuta al Salone Nautico di Genova , sabato 20 settembre la 1° edizione di Incontri di Vela, l'iniziativa di **Lega Navale Italiana** e **SVN solovela.net** per parlare di vela e di mare con gli iscritti della LNI e i lettori di SVN

Tema dell'incontro

Cosa fare se ci coglie in rada una burrasca eccezionale sono intervenuti

il meteorologo Paolo Sottocorona, i navigatori Andrea Mura e Alessandro Tosetti e l'ammiraglio, vicepresidente della Lega Navale Italiana, Luciano Magnanelli



Per vedere la registrazione dell'incontro scansiona il codice QR.

Settembre, la stagione dei grandi Saloni Nautici

La Lega Navale Italiana protagonista a Genova tra formazione,
accessibilità e tutela del mare

di Maria Cristina Sabatini - Giornalista

Si è da poco conclusa la stagione dei grandi saloni nautici internazionali e gli addetti ai lavori già sono in fermento per organizzare gli appuntamenti del 2026. Ad aprire la kermesse dei boat show è stato come di consueto il Cannes yachting festival ospitato nell'elegante cittadina francese dal 9 al 14 settembre. Ammantato dal fascino della Croisette e dall'eleganza degli hotel che si affacciano sul mare, l'atmosfera che si respira al Salone nautico di Cannes è glamour allo stato puro.

Innovazione, tecnologia e sostenibilità sono le chiavi che hanno accompagnato la stagione 2025 della fiera francese. Un'edizione che, sotto la guida di Sylvie Ernoult, da più di 10 anni direttore del Festival, ha raggiunto numeri da record, accogliendo negli spazi tra Vieux Port e Port Canto, 56.000 tra professionisti e visitatori (il 2% in più rispetto al 2024), 677 espositori (+5,8%), 711 imbarcazioni in esposizione (+1,5%) e ben 147 anteprime mondiali (+22,5%). L'atmosfera effervescente del Salone rivierasco è stata anticipata da alcuni appuntamenti già andati in scena prima del taglio del nastro, come l'evento "Uprising Beauty" organizzato da Azimut domenica 7 settembre all'Annex beach o la conferenza stampa dei cantieri Sanlorenzo, dal titolo "Twenty years shaping the future", ospitata sulla Croisette, all'interno del Carlton Hotel, alla vigilia della kermesse.



Il Salone Nautico di Genova

Anche quest'anno al Vieux Port hanno fatto bella mostra di sé le imbarcazioni a motore, tra cui 75 super yacht. All'altra estremità della Croisette, collegata con un servizio di navette via mare, Port Canto ha accolto, invece, ben 128 imbarcazioni a vela, tra monoscafi e multiscafi, tra queste una trentina in anteprima mondiale, un settore dedicato alle Power Boats e uno spazio Broker e destinato ai Toys.

La tutela dell'ambiente è ormai al centro dell'innovazione dell'industria nautica e un argomento di rilevante importanza per ogni Salone internazionale. Dal 2024, il festival francese ha scelto di darvi evidenza attraverso "l'Innovation Route", un percorso dedicato ad innovazione e sostenibilità.

Terminato il Cannes yachting festival, il popolo della nautica si è dato appuntamento a Genova, per partecipare alla 65^a edizione del Salone Nautico Internazionale, assieme a Cannes e Monaco tra le fiere dedicate alla nautica di maggiore spessore.

Anche per il Salone Italiano i numeri registrati a fine evento raccontano di una kermesse che si è chiusa con un bilancio più che positivo: 124.248 visitatori registrati (+2,8% rispetto al precedente anno), oltre 1.000 imbarcazioni esposte, 23 nuovi cantieri presenti, espositori provenienti da 45 Paesi nel mondo e ancora 4.050 prove in mare, 123 novità di prodotto, tra cui 96 premiere.

Le parole d'ordine anche al Salone genovese sono state innovazione e attenzione alla sostenibilità. Proprio su questa scia, la seconda giornata della kermesse nautica ha visto andare in scena la quarta edizione del World Yachting Sustainability Forum, convegno che ha riunito decisori politici e leader dell'industria per mostrare come la sostenibilità stia trasformando il settore della nautica. Nel corso del convegno, sono stati presentati alcuni dati che hanno mostrato come la sostenibilità, da tema di nicchia, sia diventata argomento di importanza sempre crescente, con il 79% dei consumatori alla ricerca di prodotti e servizi responsabili. L'età media dei proprietari di imbarcazioni è scesa dalla fascia 55-65 a quella 45-55, categoria di nuovi armatori che pongono la sostenibilità al centro delle decisioni d'acquisto.

Grande spazio, al Salone Nautico genovese è stato poi dato al racconto delle istituzioni e delle associazioni che mettono al centro il mare. Tra queste non poteva



Il Salone Nautico di Cannes

manca la Lega Navale Italiana, con un proprio stand situato nell'area all'aperto Boating Discovery. A destare particolare interesse da parte dei numerosi visitatori è stata "Malupa 5.0", imbarcazione a vela sostenibile sia dal punto di vista ambientale che sociale, perché progettata per permettere a tutti, senza esclusione alcuna, di poter vivere la vela e il mare.

"Malupa 5.0" è una deriva progettata per essere accessibile e flessibile, consentendo a persone con disabilità e normodotati di navigare insieme in sicurezza. La sua poppa aperta e il layout privo di ostacoli, insieme a guide sul piano di calpestio, permettono un accesso agevole anche senza l'uso di gruette.

Progetto italiano realizzato dal "Centro Nautico Adriatico" con materiali riciclabili, "Malupa" può essere equipaggiata con sedute laterali e configurata per diverse tipologie di utilizzo, grazie alle guide che permettono il posizionamento di sedute con rotazione a 360°.

La LNI al Salone genovese ha fatto sentire, come di consueto, anche la propria voce, organizzando, in collaborazione con i propri partner, una serie di eventi molto partecipati: dalle patenti nautiche alla meteorologia, dalla vela solidale alle buone pratiche da seguire per prevenire l'inquinamento dei mari. Il taglio del nastro degli appuntamenti genovesi è avvenuto venerdì 19 settembre, nella bella sede della Lega Navale di Genova dove, in collaborazione con la casa editrice Mursia, si è parlato di patenti nautiche: "Punto d'arrivo o di partenza per la formazione nautica?". Si è poi discusso di sostenibilità ambientale assieme a Marevivo con la presentazione del "Ventalego del Mare": venti semplici "buone pratiche" da seguire per prevenire l'inquinamento ambientale e vivere con la giusta consapevolezza e in modo sicuro e inclusivo il diporto e l'attività sportiva in mare e nelle acque interne.

Sabato 20 settembre, il teatro centrale del Salone Nautico di Genova



I visitatori allo stand della LNI a Genova



Il primo degli "Incontri di vela" dedicato alla burrasche in rada



La presentazione del libro e del cortometraggio "La Vela Magica"



Il primo degli "Incontri di vela" dedicato alla burrasche in rada



Il Malupa 5.0 (foto di Silvio Scialpi)

"l'Eberhard & Co. Theatre", ha registrato il tutto esaurito -e numerosi posti in piedi- per la prima edizione di "Incontri di vela", un'iniziativa congiunta organizzata da LNI e SVN Solovelanet. A catalizzare l'attenzione della platea, raccontando come affrontare una burrasca in rada e resistere ai venti eccezionali che negli ultimi anni stanno colpendo alcune zone costiere in estate, con burrasche improvvise e raffiche oltre i cento nodi, sono stati i navigatori Andrea Mura e Alessandro Tosetti, reduci dalla Global Solo Challenge 2024, il giro del mondo in solitario senza scalo né assistenza. Assieme a loro, era presente il meteorologo e velista di La7 Paolo Sottocorona, recentemente scomparso e l'ammiraglio e velista Luciano Magnanelli, Vicepresidente della Lega Navale Italiana, moderati dal direttore di SVN Solovelanet Maurizio Anzillotti. Navigare a vela, vuol dire libertà, formazione, sport, divertimento, rispetto per il mare ma anche inclusione e solidarietà. Tutti temi al centro dell'attività della LNI. Sempre sabato 20 settembre, la prestigiosa cornice del "Eberhard & Co. Theatre", ha ospitato un appuntamento dedicato all'importanza della vela e del mare per il recupero fisico e mentale dei pazienti oncologici, dal titolo "L'oncologia incontra il mare", evento promosso dall'Ospedale Cannizzaro di Catania, ACTO Sicilia e dalla Lega Navale Italiana nell'ambito del quale è stato presentato il libro "La vela magica". A parlarne sono intervenuti la professoressa Giusy Scandurra, Direttore UOC Oncologia Medica presso l'Ospedale Cannizzaro di Catania insieme al Delegato regionale LNI Sicilia orientale, contrammiraglio

Agatino Catania. “Questo progetto – ha raccontato il contrammiraglio Agatino Catania- è nato dall’incontro con la professoressa Giusy Scandura. Con lei, secondo lo spirito inclusivo che è alla base della Lega Navale Italiana, abbiamo deciso di organizzare una regata, con l’obiettivo non solo di portare in mare ma proprio di rendere parte attiva dell’organizzazione i partecipanti. Dopo questa prima esperienza molto bella, abbiamo realizzato altre uscite sulle barche della legalità e organizzato altri eventi fino ad arrivare

a scrivere un libro con la grafica animata di Sebi Barbagallo. Il libro racconta la storia vera di una famiglia che entra nella tempesta dell’oncologia. Attraverso il testo si vogliono coinvolgere i bambini perché con lo spirito di equipaggio, la famiglia coesa affronta meglio il tema della malattia, soprattutto quando la paziente, che è in un momento di grave fragilità, perde l’orizzonte. Abbiamo cercato di fare un po’ di vela terapia – continua il Delegato regionale LNI Sicilia orientale- portando queste pazienti in mare, cercando di abbassare il loro livello di tensione e facendo vivere loro un bagno di natura. In una di queste uscite, ad una donna che aveva iniziato la chemio e che portava il turbante, una folata di vento lo fece scivolare via e lei non lo rimise più perché sulle nostre barche si sentiva bene, si sentiva libera. Questo per noi è stato il più alto riconoscimento di fiducia che potevamo acquisire”.

“Questa tipologia di progetti sociali – ha spiegato il Vicepresidente della LNI Luciano Magnanelli - sono importanti perché dimostrano l’efficacia delle terapie complementari, in particolare della vela terapia come strumento di affiancamento e di accompagnamento delle terapie mediche tradizionali. La LNI persegue queste attività nell’ottica dello svolgimento di funzioni di pubblico interesse a favore della collettività mettendo a disposizione strutture, potenzialità, istruttori e barche”.



Il “Ventalogo del Mare” presentato al Salone Nautico di Genova (foto di Silvio Scialpi)



La visita del Viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi allo stand della LNI

La Real Liga Naval Española e la FIDALMAR

Intervista al Presidente Juan Díaz Cano in occasione dei 125 anni della Lega Navale spagnola e della XXXV Assemblea generale della Federazione internazionale delle leghe e delle associazioni marittime e navali

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale "Lega Navale"



Juan Díaz Cano, dal 2013 Presidente della Real Liga Naval Española e dal 2023 della FIDALMAR

Classe 1959, nato a Madrid, la vita professionale di Juan Díaz Cano è strettamente legata al mondo delle imprese marittime spagnole. Presidente, qual è il suo primo ricordo di mare?

Il mare fa parte della mia vita da sempre. Mio padre era capitano della Marina mercantile, quindi il mare è sempre stato presente nella nostra quotidianità e ha influenzato profondamente la mia formazione e la vita della mia famiglia.

La Real Liga Naval Española (acronimo RLNE) è la più antica istituzione marittima del Paese. Si tratta di un'associazione privata senza scopo di lucro che persegue la difesa degli interessi marittimi spagnoli. Nata all'inizio del XX secolo come Liga Marítima Española, viene rifondata nel 1969 nella fase del "franchismo crepuscolare" come Liga Naval Española. Nel 1993 la Casa Reale concede l'uso del titolo Real. Lega Navale Italiana e RLNE hanno stipulato un accordo di collaborazione nel 2019. Con quali obiettivi nasce questa associazione?

La Lega Navale spagnola è nata nel 1900, dopo la perdita delle ultime colonie d'oltremare, come Cuba e le Filippine. L'obiettivo era evitare che la Spagna si allontanasse dal mare, e dopo 125 anni, continuiamo a portare avanti quello stesso spirito. Sono diventato presidente nel 2013, in un periodo piuttosto difficile per la Lega. Da allora sono stati anni intensi, ma il lavoro svolto ci ha permesso di proiettare la nostra istituzione nel XXI secolo. Adesso la sfida è guardare avanti e immaginare la Lega del futuro, quella del prossimo secolo.

Sono numerose le attività culturali promosse dalla RLNE, tra cui il Congresso Marittimo Nazionale che la Lega Navale spagnola organizza insieme al Cluster marittimo iberico. Qual è il suo personale bilancio dell'edizione 2025 e quali sono le principali sfide che il Cluster marittimo deve affrontare oggi in Spagna?

Il Congresso Marittimo Nazionale è stato un'ottima occasione per mostrare alla società quanto il settore marittimo spagnolo sia solido e vitale. Eventi come questo servono anche a richiamare l'attenzione delle istituzioni sull'importanza del nostro mondo. Per quanto riguarda le sfide più immediate del Cluster marittimo spagnolo, credo che la principale sia quella di creare un vero e proprio Ministero del Mare. Non è logico che un settore così importante dipenda da undici ministeri diversi.

La RLNE ha recentemente introdotto una nuova area d'azione dedicata alla sostenibilità: quali sono i principali obiettivi di questa iniziativa?

Di recente abbiamo creato un'area dedicata alla sostenibilità, con l'obiettivo di sensibilizzare la società sul fatto che non ci sarà futuro senza mari puliti. È un messaggio che deve arrivare soprattutto alle nuove generazioni.

Nel 2023 la LNI è tornata ad associarsi a FIDALMAR, la federazione fondata nel 1977 con lo scopo di creare un soggetto internazionale che unisse le diverse leghe navali e associazioni marittime e di cui la RLNE è tra i fondatori e titolare della segreteria generale con sede a Madrid. Da due anni Juan Díaz Cano ricopre la carica di presidente. Con quali scopi è nata FIDALMAR e su quali progetti vi state concentrando?

FIDALMAR è nata come un progetto internazionale a difesa del mare, delle sue imprese e delle persone che ne fanno parte. Riunisce diverse leghe navali



Il logo della RLNE



Donato Marzano, Presidente della LNI e Juan Díaz Cano nel panel sul ruolo delle Leghe Navali nel settore marittimo al V Congresso marittimo nazionale a Madrid nel 2023

di vari Paesi, tutte unite dall'idea di un "orizzonte blu" che possa avvicinare popoli e nazioni. Quest'anno si terrà a Lisbona la nostra Assembleia Generale, alla quale ci piacerebbe ospitare anche il contributo della Lega Navale Italiana. In quell'occasione definiremo i nostri progetti futuri, che puntano soprattutto ad un'integrazione con l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO, agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di questioni marittime).

Chiudiamo con una domanda personale: preferisce la barca a vela o a motore? C'è un libro in particolare che porterebbe con sé in barca?

In realtà ho sempre navigato a motore, è la modalità con cui mi sento più a mio agio. Qualsiasi libro che parli di mare: è un tema che non smette mai di affascinarci.



Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales

Organizado por:

CONFRARIA MARÍTIMA DE PORTUGAL
LIGA NAVAL PORTUGUESA



PROGRAMA

Com o Alto Patrocínio
de Sua Excelência



O Presidente da República

Il manifesto della XXXV Assembleia Generale di Fidalmar che si terrà quest'anno a Lisbona

“Velando” a vele spiegate

Da Palermo ad Arona, dal Lago Trasimeno alla costa ligure: le attività della Lega Navale Italiana, ente capofila nel progetto di velaterapia promosso dal Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale “Lega Navale”

«L'equipaggio di una barca a vela è la struttura organizzativa più inclusiva che esista», così il Vicepresidente della Lega Navale Italiana Luciano Magnanelli sintetizza il senso della velaterapia ai numerosi portatori d'interessi del mondo delle disabilità riuniti al Castello di Solfignano per l'evento “La Carta di Solfignano a un anno dal G7 - Il punto sulle priorità”, promosso dal Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli. «Il progetto “Velando”, voluto dal Ministro Locatelli – aggiunge il Vicepresidente Magnanelli, coordinatore di “Velando” per la Presidenza Nazionale – rappresenta un esempio di politica pubblica illuminata. Un'iniziativa capace di mettere a sistema istituzioni pubbliche come la Lega Navale, enti scientifici, associazioni e mondo del volontariato per valorizzare, tramite la pratica della vela, le capacità di ciascuno dei partecipanti e misurare i benefici psico-fisici della velaterapia nelle persone con disabilità e fragilità». Una prima parte delle attività promosse dalla Lni nell'ambito del progetto “Velando” si è svolta tra l'8 e il 12 settembre con una crociera a tappe partita da Palermo. A bordo della “barca della legalità” *Our Dream*, confiscata alla criminalità per traffico di droga e intitolata ai giudici Falcone e Borsellino, sono saliti i giovani pazienti con patologie muscolo-scheletriche seguiti dall'Istituto Ortopedico Rizzoli che, insieme a soci *senior* e *junior* della Lega Navale di Palermo, hanno vissuto insieme dei momenti formativi e di socialità unici. Il risultato? Oltre agli effetti positivi in termini psico-fisici rilevati grazie ai questionari somministrati ai partecipanti dallo staff del Rizzoli guidato dal Prof. Luca Sangiorgi, si è creato un legame di amicizia tra i ragazzi partecipanti, proseguito anche una volta sbarcati. Così racconta il consigliere nazionale della LNI Giuseppe Tisci, skipper di “Our Dream”: «I ragazzi venivano da un'esperienza di vela di base fatta l'anno scorso. Si è instaurato subito un clima di amicizia, di serenità, di complicità tra di loro ed è stato molto molto bello vederli alternarsi al timone, nelle manovre, ma anche nella preparazione





dei pasti. Abbiamo navigato anche con 20 nodi e con onda formata, ma i ragazzi non si sono scomposti per nulla, anzi hanno dato il loro meglio dimostrando una grande capacità di adattamento e una bravura nell'apprendimento fuori dal normale. È stato bellissimo partecipare a Trapani all'evento di raccolta dei rifiuti con il Dipartimento di giustizia minorile che ci ha visti impegnati in questa attività nel momento in cui c'era brutto tempo. Abbiamo fatto una bella navigazione notturna fino a Palermo dopo aver fatto una lezione sulla navigazione astronomica con il socio Michelangelo Zarcone, guardandoci le stelle, dormendo in coperta e alternandoci al timone». La Sezione palermitana della LNI ha anche supportato l'AIL, Associazione italiana contro le leucemie, linfomi e mieloma – partner del progetto “Velando” – portando in mare dei pazienti oncematologici. Le attività di velaterapia sono proseguite sul Lago Maggiore e lungo la costa ligure con una crociera di 5 giorni con base a Santa Margherita Ligure. L'equipaggio, in questo caso, era formato da 10 ragazze e ragazzi con disturbi dello spettro autistico seguiti da Roberto Keller della ASL Città di Torino 1. Tra lezioni teoriche, momenti di socialità, attività di navigazione sul lago e in mare, Maurizio Napoleone, istruttore della Lega Navale di Arona e coordinatore per il progetto piemontese e ligure della parte velica, ci racconta questa esperienza dalla sua prospettiva: «La possibilità di seguire i ragazzi fin dal primo momento mi ha dato l'opportunità di coglierne il cambiamento al termine del



progetto, che è stato decisamente positivo. Li ho visti superare delle paure, dei problemi di convivenza con gli altri e ho assistito ad una apertura tra di loro e verso di noi. Non è stata solo una crescita mirata alla vela, ma è stato un percorso di consapevolezza in primo luogo personale. Un'esperienza come questa credo possa contribuire a fargli guardare meglio la società in cui vivono. Una crescita che non è stata certamente solo dei ragazzi, ma anche nostra. Ci ha fatto crescere dentro questo progetto e ci ha insegnato ad essere più umili rispetto al mondo che ci circonda. C'è una storia che mi è rimasta impressa più di tutte, quella di uno dei ragazzi. All'inizio molto chiuso in se stesso, con il passare dei giorni si è reso disponibile con gli altri. Un ragazzo con un quoziente intellettivo elevato, dalle grandi potenzialità, iscritto al primo anno di università. Ho cercato di spiegargli l'importanza di essere consapevoli delle proprie capacità e di condividerle con gli altri. Assistere nel giro di poco tempo a questo cambiamento mi ha riempito di gioia». La Sezione del Lago Trasimeno della Lega Navale ha collaborato dal 3 al 5 ottobre con l'AISM (Associazione Italiana Sclerosi Multipla). Sono state 18 le persone con sclerosi multipla che hanno potuto svolgere attività teorica e pratica presso la base nautica della Lega Navale e vivere l'avvicinamento alla vela a bordo della barca inclusiva "Malupa 5.0", messa a disposizione dal cantiere Centro Nautico Adriatico e dall'associazione La Fabbrica dei Sogni. Una sinergia positiva tra diverse realtà impegnate nell'inclusione sociale che conferma come la velaterapia sia un valido strumento formativo e terapeutico per migliorare la qualità della vita delle persone con disabilità attraverso significative esperienze di socialità e di crescita personale.

Il video delle attività sul nostro canale
YouTube (inquadra il QR Code)



Tira un vento nuovo per le donne a bordo

Quota rosa o equipaggi più inclusivi? Un bilancio della presenza femminile nel mondo della vela.

di Anna Zavaritt

Giornalista, velista e consulente aziendale

Un mese fa, le nuove regole dell'America's Cup hanno introdotto – come già fatto dall'Ocean Race e da SAIL GP – la presenza di (almeno) una donna in ogni equipaggio. Si tratta di una “quota rosa” forzata – come la considerano alcuni – o un passo necessario per far emergere talenti al femminile nel mondo della vela? L'esperienza maturata in ambito aziendale – con l'introduzione delle quote di genere nei Consigli di amministrazione (legge Golfo Mosca)

- dimostra che le donne preparate e competenti ci sono, anche in numero superiore a quello stabilito per legge, ma erano “invisibili” per via dei meccanismi di nomina fin lì in vigore. È successo anche nella vela, dove alcuni team dell'ultima Ocean Race Europe, per esempio, sono andati oltre la “quota di genere” a bordo, come Malizia (3), Holcim - PRB (2 donne, di cui una skipper, Rosalin Kuiper) e Amaala (3). Ma ce n'era davvero bisogno?

Per rispondere partiamo dai numeri: in Italia le donne sono un terzo (34,7%) dei velisti tesserati alla Federazione italiana vela (dati 2024), e solo un socio della Lega navale italiana su cinque è una donna (24,4%), un numero in (lenta) crescita (erano il 22,2% nel 2020), mentre le armatrici si contano sulle dita d'una mano. A scuola di vela, però, le ragazze ci vanno: se consideriamo una delle principali in Italia, il Centro velico Caprera, nel 2024 il 40% degli allievi erano ragazze o donne. Con una



maggior presenza nei corsi deriva (58% allievi e 42% allieve) rispetto ai cabinati (64% allievi e 36% allieve). Non sono quindi l'interesse o le capacità che mancano ma – come accade nel mondo del lavoro – il percorso di crescita delle veliste è più complesso, sia a livello amatoriale che professionistico. Qualche esempio: le donne sono meno di un quinto tra i tecnici (18%) e gli Ufficiali di Regata (18,6%) FIV, così come tra gli istruttori del CVC (15%). Perché? È un tema di autostima, di pratica ed esperienza, di legittimo disinteresse o altro? Tra le lettrici, molte si saranno trovate come unica donna in equipaggio, e sanno che può essere difficile trovare il proprio ruolo, facendo valere le competenze, e far fronte ad atteggiamenti spesso inconsapevoli - anzi ritenuti cortesi – ma frustranti. Dal “ti aiuto, è troppo faticoso” al ruolo da drizzista, ma non certo da timoniera, attribuito in automatico. Ma ancora una volta: partiamo dai numeri.

A livello globale, più di una velista su due (59%) – rivela la ricerca Women in Sailing del World Sailing Trust¹ – ha vissuto situazioni di discriminazione basata sul genere, dai ruoli attribuiti in barca – ci sono davvero ruoli “maschili” e “femminili” a bordo, oggi? – alla difficoltà di trovare un equipaggio o uno sponsor per le regate. Una difficoltà spesso invisibile, o sottovalutata, dai compagni di equipaggio: solo il 56% dei velisti uomini ritiene l'equilibrio di genere un tema importante. A sfatare l'idea che questo dipenda ad un'oggettiva disparità fisica, un altro dato: la maggioranza di donne che lavorano “a terra” con la vela (65%) e le ufficiali di regata (73%) si sono confrontate con questo fenomeno. E se a livello globale il Magenta Project ha rilanciato un'indagine su scala globale per approfondire e aggiornare i dati, in Italia la ricerca realizzata da Generali in collaborazione con Barcolana rivela che tra le maggiori difficoltà riscontrate dagli allenatori (33%) e dagli atleti (23% tra i maschi e 37% tra le atlete donne) nei team misti sono proprio, a livello relazionale, gli stereotipi di genere. Eppure, la stragrande maggioranza (77%) degli atleti e delle atlete che fanno parte di un team misto valuta positivamente l'esperienza, nonostante siano ancora poche le occasioni di sperimentarlo.

L'esempio dell'America's Cup è emblematico: nel giro di due anni le donne sono state coinvolte per la prima volta in un'edizione “al femminile” (2024), e l'anno prossimo saliranno invece a bordo in equipaggi misti. Una tendenza in pieno sviluppo: la Ocean Race punta ad avere entro il 2030 equipaggi “50-50”, perché – come spiega il World Sailing Trust - se le donne a bordo sono una minoranza, non si sentiranno legittimate a esprimere al meglio il proprio potenziale. E se oltre oceano regate come la transatlantica a due mani Paprec nella classe Figaro 3 e la classe Mini 6.50 hanno introdotto equipaggi misti, anche in Italia la regata Women in Sailing by Generali durante la Barcolana è dedicata alla promozione della leadership femminile nella vela, con un trofeo e un percorso di coaching a equipaggi misti in cui una donna riveste un ruolo di comando (skipper). Perché è questo – la possibilità di rinforzare esperienza e autostima – che fa la differenza: tanto che molte veliste – senza aspettare gli sviluppi futuri- già oggi si organizzano in equipaggi tutti al femminile. Dal The Famous Project passando per l'Ocean Fifty UpWind di MerConcept fino all'esperienza de Le Ragazze della Run in Italia. E veliste come Francesca Clapcich, Cecilia Zorzi o ancora Giulia Conti o Giulia Farnetani stanno tracciando – ognuna a modo suo - nuove rotte verso una maggior presenza femminile nella vela.

¹ La ricerca pubblicata a dicembre 2019 ha raccolto oltre 4500 interviste in 75 Paesi, tra i quali l'Italia

Anche la Lega Navale Italiana ha deciso di giocare un ruolo proattivo per rendere la vela più inclusiva. Partendo dal proprio statuto che già nel 1899 riconosceva alle donne gli stessi diritti degli altri soci, senza discriminazioni di genere, nell'ottobre del 2024 è nato Il Gruppo Nazionale Donne LNI, costituito da Presidenti di Sezione, Delegate regionali, Consigliere nazionali e Socie attive. Lo scopo è quello di "riscoprire" e rendere visibili le donne nella storia della Lega Navale, e promuovere una riflessione sulle ragioni della loro presenza minoritaria e sulle modalità per aumentarla.

Perché – riprendendo il parallelo dall'esperienza aziendale – i team misti performano meglio (McKisney "Diversity Wins", 2020: le aziende dove c'è almeno il 30% di donne nell'executive team raddoppiano (+48%) la probabilità di avere performance economiche superiori alla media di settore) e anche nella vela il "gap" della forza fisica è più che compensato da varietà di competenze e strategie (Ricerca Generali con Barcolana56 Women in Sailing, 2024). Non si tratta quindi di rivendicazioni, ma di opportunità da cogliere, per tutti a bordo. E in questo le donne hanno tante miglia da recuperare, ma hanno anche dimostrato che non manca né la grinta né la preparazione.





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



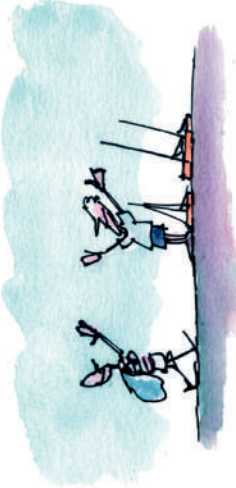
**ISCRIVITI ALLA
LEGA NAVALE ITALIANA**
Dal 1897 al servizio delle persone

CARTA DEI VALORI DELLA



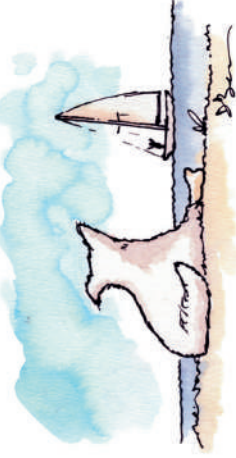
LEGA NAVALE ITALIANA

ACCOGLIENZA



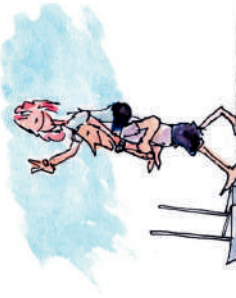
ALLA LNI SONO TUTTI BENVENUTI

LEALTÀ



LA LNI NON ABBANDONA GLI AMICI

SOLIDARIETÀ



LA LNI AIUTA CHI NE HA BISOGNO

COMPETENZA



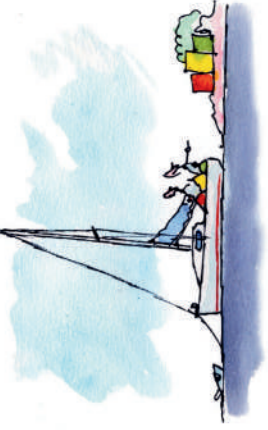
ALLA LNI CHI SA INSEGNA

APPARTENENZA



SIAMO FELICI DI STARE INSIEME

SOSTENIBILITÀ



LA LNI COLLABORA ALLA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

RISPETTO



ALLA LNI SIAMO TUTTI UGUALI

DISPONIBILITÀ



I SOCI DELLA LNI SI AIUTANO E SI ASCOLTANO

AMORE PER IL MARE



TRADIZIONE, CULTURA NAUTICA E PASSIONE

I VALORI CHE CI UNISCONO E INFLUENZANO OGNI NOSTRA AZIONE, SOPRATTUTTO VERSO I GIOVANI



LA CARTA DEI VALORI DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

1. ACCOGLIENZA

ALLA LNI SONO TUTTI BENVENUTI

LA LNI È UN'ASSOCIAZIONE APOLITICA, SENZA FINALITÀ DI LUCRO CHE SVOLGE SERVIZIO DI PUBBLICO INTERESSE. LA LNI PROMUOVE L'AMORE E IL RISPETTO PER IL MARE E PER LE ACQUE INTERNE SIN DALL'ETÀ SCOLARE SENZA ALCUNA DISCRIMINAZIONE. I SOCI SONO I PROTAGONISTI DELL'ASSOCIAZIONE.

2. COMPETENZA

ALLA LNI CHI SA INSEGNA

LA LNI SI IMPEGNA A DIVULGARE LA CULTURA NAUTICA, A INSEGNARE GLI SPORT ACQUATICI, A DIFFONDERE LA PRATICA DEL DIPORTO E DELLA NAVIGAZIONE. LA LNI ATTRAIE E FORMA COMPETENZE PER RENDERE PIÙ CONSAPEVOLE, SOLIDALE E SICURA LA NAVIGAZIONE IN MARE E NELLA VITA.

3. RISPETTO

ALLA LNI SIAMO TUTTI UGUALI

LA LNI STIMOLA LA PARTECIPAZIONE DI CIASCUNO, NEL RISPETTO DELLE PERSONE E DELLE REGOLE.

4. LEALTÀ

LA LNI NON ABBANDONA GLI AMICI

LA LNI FORMA PERSONE CON LO SPIRITO GENEROSO E LEALE DEGLI UOMINI DI MARE PER COSTRUIRE UN MONDO MIGLIORE E PIÙ PACIFICO.

5. APPARTENENZA.

SIAMO FELICI DI STARE INSIEME.

ALLA LNI CON AMICIZIA, MUTUA COMPRESIONE, CONDIVISIONE, SOLIDARIETÀ, CORRETTEZZA, SI PARTECIPA A PICCOLI E GRANDI PROGETTI PER IL BENE COMUNE. SIAMO APERTI ALLA COLLABORAZIONE CON ALTRE ASSOCIAZIONI, ENTI E FEDERAZIONI, CHE CONDIVIDANO LE NOSTRE PASSIONI E I NOSTRI VALORI.

6. DISPONIBILITÀ

I SOCI LNI SI AIUTANO E SI ASCOLTANO

I SOCI PARTECIPANO ALLA VITA ASSOCIATIVA CON SPIRITO COLLABORATIVO, TRATTO CORTESE, MUTUO RISPETTO E SI IMPEGNANO ONOREVOLMENTE A PERSEGUIRE GLI SCOPI DELLA LNI, CONSAPEVOLI DI ESSERE PROTAGONISTI DELLA DIVULGAZIONE DELLA CULTURA MARINARA.

LE RICHIESTE DI CHIARIMENTI E INFORMAZIONI, COME I SUGGERIMENTI, SONO SEMPRE BEN ACCETTI.

7. SOLIDARIETÀ

LA LNI AIUTA CHI NE HA BISOGNO

LA LNI PROMUOVE LA PRATICA DELLO SPORT COME DIRITTO DELLA PERSONA AL BENESSERE E ALLA SALUTE NATURALE; RIVOLGE INOLTRE PARTICOLARE ATTENZIONE ALLE PERSONE DIVERSAMENTE ABILI E SOCIALMENTE FRAGILI. AIUTA TUTTI A PARTECIPARE E CRESCERE NELLE ATTIVITÀ E COMPETENZE MARINARE STIMOLANDO L'INCLUSIONE.

8. SOSTENIBILITÀ

LA LNI COLLABORA ALLA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

LA LNI PROMUOVE ATTIVITÀ A EMISSIONI ZERO E FINALIZZATE ALLA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE OLTRE A INIZIATIVE DI TUTELA E VALORIZZAZIONE IN COLLABORAZIONE CON ISTITUZIONI ED ENTI AMBIENTALI, SCUOLE E UNIVERSITÀ.

9. AMORE PER IL MARE, TRADIZIONE, CULTURA NAUTICA E PASSIONE

DA SEMPRE LA LNI TRASMETTE CON PASSIONE, IN PARTICOLARE AI GIOVANI, LA PROPRIA CULTURA FATTA DI TRADIZIONE, ESPERIENZA E CONOSCENZA IN UN CAMMINO DA SVOLGERE ASSIEME A BORDO CONDIVIDENDO MANOVRE E DIFFICOLTÀ PER RAGGIUNGERE - E ANCHE SUPERARE - I NOSTRI TRAGUARDI.





LECCO, 30 OTTOBRE-1° NOVEMBRE 2025

Organizzazione



Location



**CAMERA DI COMMERCIO
COMO-LECCO**
insieme per lo sviluppo



leganavale.it/ags-lni-2025



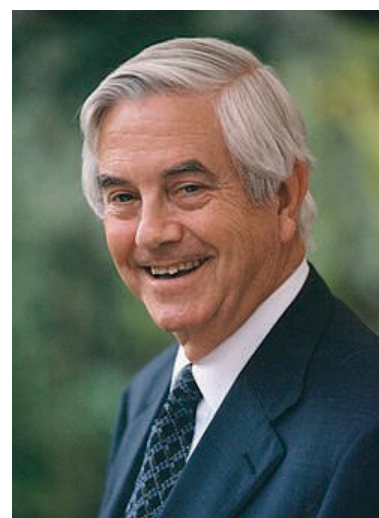
LA “DIRETTIVA BOLKESTEIN” E LE CONCESSIONI DEMANIALI DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

Dalla Direttiva europea fino al “Decreto salva-infrazioni”

di Antonio Basile

Ammiraglio ispettore capo (in riserva), esperto di demanio marittimo e membro del Collegio dei Proviviri nazionali della LNI

La Direttiva 2006/123/CE, meglio conosciuta come “Direttiva Bolkestein”, impone agli Stati membri dell’UE di garantire che le concessioni pubbliche, come quelle balneari, siano assegnate tramite gare pubbliche, con criteri trasparenti, imparziali e senza rinnovi automatici. L’obiettivo è promuovere la libera concorrenza e l’accesso equo alle risorse naturali, come le spiagge. In Italia, la direttiva è stata recepita nel 2010, ma mai realmente applicata per il settore balneare. La Corte di Giustizia dell’Unione Europea, con sentenza del 20 aprile 2023, resa nella causa C-348/22, si è espressa in materia di concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative statuendo l’incompatibilità con l’ordinamento europeo della disciplina nazionale italiana di proroga automatica delle concessioni fino al 31/12/2033, in quanto la normativa nazionale risulterebbe in contrasto con la Direttiva Bolkestein. Per l’urgente attuazione di obblighi derivanti dalla richiamata sentenza e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dell’inadempiente Stato italiano, al fine di consentire il conseguente adeguamento dell’ordinamento, il Governo ha emanato il Decreto 16 settembre 2024, n. 131 (c.d. “Decreto salva infrazioni”), successivamente convertito con modificazioni dalla Legge 14 novembre 2024, n. 166. In particolare, per consentire l’ordinata programmazione delle procedure di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive e il loro svolgimento nel rispetto del diritto dell’Unione europea, detto decreto ha stabilito che le concessioni demaniali ed i rapporti aventi ad oggetto la gestione di strutture turistico-ricreative e sportive in aree ricadenti nel demanio marittimo continuino ad avere efficacia fino al 30 settembre 2027, facendo salva la validità delle procedure selettive, nonché la decorrenza del rapporto concessorio, deliberate anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto e, successivamente, fino al 30 settembre 2027. La normativa ha ingenerato il forte dissenso della categoria dei gestori degli stabilimenti balneari, suscitando problematiche di natura sociale, ed ha coinvolto, “a torto o a ragione” anche le concessioni di cui sono titolari le articolazioni periferiche della Lega Navale Italiana. Queste ultime, infatti, sono state considerate dagli Enti preposti alla gestione del demanio marittimo, fluviale e lacuale (Regioni/Comuni) alla stregua di stabilimenti balneari, fruitori della risorsa pubblica a fini turistico-ricreativi. Attualmente, ignorando la natura di “ente pubblico non economico preposto a servizi di pubblico interesse” affermata dalla legge 20 marzo 1975 n. 20, le concessioni rilasciate alle



Frederik Bolkestein, detto Frits (1933-2025), è stato un economista e politico olandese. Prende il suo nome la direttiva Bolkestein, sulla libera circolazione dei servizi in seno all’Unione europea.

Sezioni/Delegazioni della Lega Navale Italiana non sono state escluse dall'applicazione della "direttiva Bolkestein", nonostante l'art. 2 della stessa espressamente preveda che la norma europea "non si applica ai servizi non economici d'interesse generale". A ben vedere, il decreto-legge n. 131/2024, ha apportato modifiche e integrazioni alla legge n. 118/2022 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), introducendo disposizioni riguardanti la procedura di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, nel rispetto del diritto dell'Unione europea e dei principi di libertà di stabilimento, di pubblicità, di trasparenza, di massima partecipazione, di non discriminazione e di parità di trattamento, mediante l'indizione di gare ad evidenza pubblica. La stessa normativa, tuttavia, chiarisce che, fermo restando l'obbligo di versamento del canone previsto, la delineata procedura "non si applica agli usi del demanio marittimo, lacuale e fluviale relativi allo svolgimento delle attività sportive svolte da federazioni sportive, discipline sportive associate, enti di promozione sportiva, anche paralimpici, associazioni e società sportive dilettantistiche iscritte nel Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche di cui al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 39, che perseguono esclusivamente finalità sociali, ricreative e di promozione del benessere psicofisico, e a condizione che detti usi del demanio marittimo, lacuale e fluviale possano essere considerati come attività non economiche in base al diritto dell'Unione europea". In tale ambito di "esclusione" dalle procedure di affidamento "europee" si collocano perfettamente le articolazioni periferiche della Lega Navale Italiana che, senza alcun fine di lucro, perseguono i propri scopi istituzionali di diffusione della cultura marinara, della difesa dell'ambiente e dell'attività sportiva, specie nel settore della nautica solidale. Considerato il sempre immanente comportamento tuzioristico degli Enti gestori del demanio, sarà pur sempre necessario attendere la formazione di univoche procedure amministrative e, soprattutto, di consolidati indirizzi giurisprudenziali da parte degli Organi di giustizia amministrativa, mediante le decisioni sui ricorsi agli stessi presentati. In questo senso, appare opportuno richiamare la sentenza N. 01896/2022 REG.RIC., emanata in data 11 marzo 2025, con cui il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia, ha riconosciuto la doverosa applicazione del canone ricognitorio alle concessioni demaniali marittime rilasciate in favore della Lega Navale Italiana, affermando che la sussistenza delle condizioni per tale applicazione "discende non soltanto dalla qualità soggettiva della Associazione definita come "ente di diritto pubblico a base associativa e senza finalità di lucro" (D.P.R. 90/2010), "associazione di promozione sociale" (Legge N. 383/2000), "associazione di protezione ambientale" (L. 349/1986), ma anche e soprattutto, per quel che qui rileva, dall'assenza del fine soggettivo di lucro e dalla devoluzione di eventuali proventi derivanti dalla gestione non all'arricchimento quanto a finalità di interesse generale." Il che equivale ad affermare che la "unicità" dell'Ente pubblico non economico denominato "Lega Navale Italiana" che, senza alcun fine di lucro, agisce a tutela di rilevanti interessi pubblici non può non riflettersi anche sulla procedura di affidamento di aree demaniali, a torto ritenute a carattere turistico-ricreativo. La disponibilità di aree demaniali marittime è strumento imprescindibile per la realizzazione dei fini di interesse pubblico generale istituzionalmente perseguiti e, pertanto, ove venissero adottati provvedimenti che privano la LNI delle citate aree, verrebbe di fatto pregiudicato il raggiungimento degli stessi obiettivi, così dimostrandosi che le concessioni assentite alle Sezioni/Delegazioni della LNI, capillarmente presenti lungo le coste della penisola italiana, non possono essere assoggettate alle procedure previste dalla Direttiva Bolkestein.

The Ocean Race Europe 2025

Lo spettacolo della vela oceanica: trionfo di Biotherm, Mapei di Ambrogio Beccaria simbolo di resilienza

di Alberto Morici

Giornalista e direttore di "Sailbiz.it"

La seconda edizione di The Ocean Race Europe si è chiusa nello scenario mozzafiato di Boka Bay, in Montenegro, dove la natura ha offerto il palcoscenico ideale a una delle regate più intense degli ultimi anni. Sotto un cielo terso e davanti a folle assiegate lungo la costa, i sette IMOCA in gara hanno dato vita a una battaglia serrata, una danza di vele e manovre in cui la strategia si è mescolata alla pura potenza.

In questa cornice epica, il protagonista assoluto è stato Paul Meilhat con il suo *Biotherm*. Il team francese aveva già ipotecato la vittoria generale, ma non si è accontentato: ha scelto di chiudere in bellezza, imponendosi anche nella regata costiera finale. È stata la quarta vittoria di tappa di una campagna semplicemente perfetta, che ha consegnato a Biotherm un bottino di 55 punti e la certezza di essere la squadra da battere nella vela oceanica fully-crewed.

Il dominio di Meilhat non è stato solo tecnico ma anche emotivo: le immagini dell'equipaggio che taglia il traguardo, tra abbracci e pugni al cielo, hanno fissato nella memoria collettiva il sigillo di un'estate trionfale. "Siamo felicissimi. Abbiamo vissuto insieme due mesi con questo obiettivo in testa. Questa vittoria è un bonus e una gioia immensa", ha dichiarato lo skipper francese, rendendo omaggio a un gruppo che ha incarnato la perfezione marinaresca.

Se la vittoria finale non è mai stata in discussione, la lotta per il podio ha invece offerto pathos e colpi di scena fino all'ultima boa. Paprec Arkéa, guidato da Yoann Richomme, è stato protagonista di una partenza fulminante nell'ultima regata: ha preso subito il comando, spinto dall'energia della prua affidata a Mariana Lobato, e ha condotto per buona parte del percorso. Solo la rimonta irresistibile di Biotherm ha impedito al team francese di chiudere con una vittoria di tappa. La seconda posizione nella costiera è bastata però a blindare l'argento in classifica generale, con 40 punti, un risultato frutto di costanza e solidità.

Il duello con Holcim-PRB, guidato dall'olandese Rosalin Kuiper, ha infiammato l'intera edizione. Alla fine Holcim-PRB ha dovuto accontentarsi della terza piazza, sia nella regata che in classifica generale, con 38,5 punti. Un risultato che resta comunque significativo, soprattutto considerando le difficoltà incontrate a Kiel, dove la barca era stata coinvolta in una collisione. Kuiper ha sottolineato la resilienza del suo equipaggio: "Non era la posizione che speravamo, ma abbiamo lavorato durissimo. Sono incredibilmente orgogliosa della mia squadra".



L'IMOCA 60 "Biotherm", progettato da Guillaume Verdier e costruito da Persico Marine in Italia, varato il 31 agosto 2022.

Foto: Gauthier Lebec/The Ocean Race Europe 2025

Dietro al podio, Team Malizia di Boris Herrmann ha chiuso quarto, mentre Canada Ocean Racing – Be Water Positive, con Scott Shawyer al timone, ha regalato una delle sorprese di giornata conquistando il quinto posto nella costiera. Una performance che ha relegato in sesta posizione di giornata Allagrande Mapei Racing, che tuttavia ha chiuso quinta assoluta in classifica.

Lo spettacolo di Boka Bay ha condensato l'essenza di The Ocean Race Europe: intensità, spettacolarità, incertezza fino all'ultimo bordo. Le immagini dei sette IMOCA che solcavano le acque del fiordo montenegrino hanno scritto l'ultima pagina di un racconto lungo sei settimane, fatto di strategie audaci, notti insonni e prove di resistenza che hanno esaltato il meglio della vela oceanica.

“Un finale degno di una regata memorabile”: così molti osservatori hanno definito la chiusura di questa edizione, che ha confermato il ruolo di The Ocean Race Europe come tappa imprescindibile nel calendario internazionale.

Tra i protagonisti della regata c'è stato anche Ambrogio Beccaria con il suo *Allagrande Mapei Racing*. La sua avventura ha assunto i contorni di una vera epopea: alla partenza della prima tappa, un grave incidente ha messo fuori gioco la barca italiana, costringendo lo skipper e il suo team a una decisione difficile. Molti avrebbero gettato la spugna, ma Beccaria ha scelto un'altra strada: riparare, riorganizzare, ripartire.

Con una determinazione fuori dal comune, il team ha lavorato senza sosta per rimettere la barca in condizioni di navigare. E così, dalla seconda tappa, *Allagrande Mapei* è tornata in gara, trasformando ogni miglio percorso in un messaggio di resilienza.

Le performance successive hanno confermato il carattere del gruppo: sempre nel vivo della regata, spesso tra i leader temporanei, con scelte tattiche coraggiose come la virata anticipata verso Siracusa nella tappa mediterranea. L'ultima lunga traversata tra Genova e Boka Bay ha visto la barca italiana chiudere con un quarto posto, al termine di un duello mozzafiato con *Paprec Arkéa*. Un risultato che ha consentito a Beccaria di chiudere al quinto posto assoluto in classifica generale.

Più che la posizione, ciò che resta impresso è la narrazione: quella di un equipaggio che non ha mai smesso di crederci, che ha trasformato un inizio drammatico in una prova di forza. Per Ambrogio Beccaria, The Ocean Race Europe è stato un banco di prova in vista della prossima sfida: il Vendée Globe 2028, dove correrà con questa stessa barca. L'esperienza accumulata, le soluzioni testate, la capacità di reagire

alle difficoltà saranno risorse preziose nel giro del mondo in solitaria.

Come ha dichiarato lo skipper milanese: “Abbiamo scelto una strategia rischiosa per cercare di vincere la tappa, sapendo che potevamo finire quarti o quinti. Non ha funzionato, ma siamo fieri di averci provato”. Una frase che racchiude lo spirito di chi sa che la vela oceanica non è mai solo un gioco di numeri, ma un viaggio di resilienza e passione.

Con la chiusura della seconda edizione di The Ocean Race Europe, gli occhi della comunità



Ambrogio Beccaria, skipper di Allagrande Mapei

velica si rivolgono già al futuro. Il prossimo appuntamento è fissato per il 2026, con la nascita di un evento inedito: The Ocean Race Atlantic, una regata transatlantica che collegherà New York a Barcellona. Sarà un ponte ideale tra due continenti e due città simbolo, capace di unire la tradizione oceanica americana al cuore pulsante del Mediterraneo.

Ma la vera ambizione si chiama “Global Edition”. Dopo il successo europeo, l’organizzazione sta lavorando per riportare la regata a una dimensione planetaria, capace di toccare oceani e continenti, di riportare la vela fully-crewed al centro della scena mondiale. Non più solo Europa, ma un itinerario che abbracci il pianeta, riportando l’essenza originaria di The Ocean Race: una maratona senza confini, dove ogni oceano è un capitolo di un racconto universale.

Il format IMOCA fully-crewed, introdotto con coraggio, si è rivelato vincente: barche moderne, spettacolari, capaci di unire tecnologia, velocità e spettacolo televisivo. Gli sponsor guardano con crescente interesse, attratti dalla capacità della regata di coniugare sostenibilità, innovazione e avventura. Gli equipaggi, da parte loro, vedono nell’evoluzione del format l’occasione per misurarsi al massimo livello, con sfide che vanno oltre il puro sport.

Se Boka Bay è stato il teatro di un epilogo epico, il futuro promette un palcoscenico ancora più vasto. The Ocean Race Europe ha dimostrato che la vela oceanica può emozionare e coinvolgere un pubblico internazionale; la versione globale sarà la consacrazione definitiva.

E così, mentre le vele si ammainano sul Montenegro, il vento del futuro soffia già verso nuovi orizzonti. La prossima volta, non sarà più solo l’Europa a fare da cornice: sarà il mondo intero.



Lo scontro tra Allagrande Mapei e Holcim PRB



Il notiziario nautico di Bolina (luglio-settembre 2025)

di Alberto Casti

Giornalista e Direttore di "Bolina"

Vela sportiva

SVR *Lazartigue* primo alla *Fastnet Race*. Il 26 luglio il trimarano francese *SVR Lazartigue* al comando di Tom Laperche ha conquistato la vittoria in tempo reale della centesima edizione della *Rolex Fastnet Race*, completando le 695 miglia del percorso da Cowes a Cherbourg in 1 giorno, 17 ore, 18 minuti e 4 secondi. Tra i MOD70 la vittoria è andata ad *Argo* di Jason Carroll, mentre nei monoscafi ha trionfato *Black Jack 100* di Remon Vos. *Inter Invest* è risultato primo tra gli Ocean Fifty e *Association Petits Princes-Queguiner* tra gli Imoca.

Monaco trionfa nell'Admiral's Cup. Lo Yacht Club di Monaco ha conquistato il 28 luglio l'*Admiral's Cup*, storica regata d'altura tra nazioni tornata in calendario dopo oltre vent'anni di assenza. Il team monegasco condotto da Pierre Casiraghi e Peter Harrison ha dominato la competizione, precedendo il Royal Hong Kong Yacht Club e lo Yacht Club Costa Smeralda.

A Biotherm The Ocean Race Europe. Con quattro primi posti e un terzo l'Imoca 60 francese *Biotherm* al comando di Paul Meilhat ha conquistato *The Ocean Race Europe*, giro in 4 tappe attorno al Vecchio Continente partito il 17 agosto da Portsmouth (Uk) e conclusosi il 20 settembre a Boka, in Montenegro. *Team Malizia* con Francesca Clapcich è giunto al 4° posto e *Allagrande Mapei Racing* di Ambrogio Beccaria al 5°.

Una sola tappa per la Mini Transat. L'organizzazione della *Mini Transat* ha annunciato giovedì 25 settembre l'annullamento della prima tappa che avrebbe dovuto portare 90 Mini 6.50 dalla Francia alle Canarie. L'uragano Gabrielle minacciava infatti di investire la flotta nell'Atlantico orientale. La storica transatlantica in due tappe si è trasformata così in una sfida a frazione singola. Dopo aver riparato sulle coste iberiche i concorrenti, tra cui figurano gli italiani Cecilia Zorzi e Niccolò Gamenara, sono approdati a La Palma per ripartire il 25 ottobre in direzione di Saint-François, in Guadalupa.

Vela inclusiva

FIV lancia il Piano Para Sailing 2025. La Federazione Italiana Vela ha attivato dal 22 agosto la seconda edizione del *Piano Sviluppo Territorio Para Sailing*, destinando contributi ai circoli affiliati per sostenere progetti di vela inclusiva. Le domande possono essere presentate online fino al 15 dicembre 2025 per ottenere finanziamenti destinati all'acquisto di imbarcazioni Hansa 303, gommoni di assistenza e pontili galleggianti.

World Sailing tra neutralità e inclusione. Il Consiglio di World Sailing ha approvato il 23 luglio lo status di neutralità per velisti, personale di supporto e ufficiali di gara russi e bielorusi che ne facessero richiesta, consentendo loro di partecipare agli eventi organizzati dalla Federazione internazionale. La stessa il 2 settembre

ha pubblicato *Sailing Programmes for Social Inclusion*, manuale rivolto a circoli e federazioni veliche con l'obiettivo di creare programmi accessibili a giovani in difficoltà, persone con disabilità e gruppi sociali sottorappresentati.

Coppa America

Prende forma l'edizione del 2027. Il Royal New Zealand Yacht Squadron e il Royal Yacht Squadron britannico hanno firmato il 12 agosto il protocollo della 38ª *America's Cup*, in programma a Napoli a luglio 2027. Tra le novità l'introduzione obbligatoria di una donna tra i cinque membri di equipaggio degli AC75 e meno restrizioni sulla nazionalità. L'11 settembre è stato invece varato il regolamento tecnico per gli AC75 con cui si conferma il riutilizzo degli scafi della scorsa edizione, con modifiche concentrate su foil e sistemi di controllo. Il settore ciclisti è stato eliminato e sostituito da sistemi di accumulo energetico. Il 20 settembre, infine, Grant Dalton, amministratore delegato di *Emirates Team New Zealand*, ha illustrato i piani che in occasione dell'ambito trofeo interesseranno l'area di Bagnoli e il lungomare occidentale. L'ex zona industriale dismessa diventerà il quartier generale operativo ospitando strutture tecniche per gli AC75. Il progetto prevede anche la costruzione di un nuovo marina per superyacht e il villaggio dell'evento su Via Caracciolo con tribune panoramiche.

Cronaca

Atleta non vedente circumnaviga l'Isola di Wight. Il catalano Dani Anglada Pich è diventato il 24 luglio la prima persona non vedente ad aver circumnavigato in solitario l'Isola di Wight, completando il percorso in 13 ore e 8 minuti a bordo del catamarano Patí a Vela. L'imbarcazione, priva di barra del timone, boma e pinna di deriva, è stata governata esclusivamente con il bilanciamento del corpo e le vele. L'impresa mira a sensibilizzare l'opinione pubblica per il reinserimento della vela nei *Giochi Paralimpici*.

Un ferito alla Clipper Round the World Yacht Race. Andrew Smith, membro dell'equipaggio del *Team Qingdao*, è stato soccorso da un elicottero il 3 settembre al largo delle coste francesi durante la quarta giornata della *Clipper Round the World Yacht Race*, regata partita da Portsmouth il 31 agosto. Il recupero si è concluso con il trasferimento dell'uomo presso l'ospedale di Brest. La flotta di 10 Clipper 70 ha quindi proseguito verso Puerto Sherry, primo scalo del percorso di 40.000 miglia che porterà i concorrenti attorno al mondo in 8 tappe passando per Suez, Capo di Buona Speranza e Cape Leewuin.

In Italia 9,5 reati all'ora per chilometro di costa. Il 2024 si conferma un anno critico per le coste italiane con 25.063 reati accertati (+9,2% rispetto al 2023) e 44.690 illeciti amministrativi (+21,4%), per un totale di 69.753 violazioni. A documentarlo è il report "Mare Monstrum" pubblicato il 4 settembre da Legambiente. La Basilicata guida la classifica per densità di reati per chilometro di costa (33,6), mentre la Campania mantiene il primato assoluto (4.208 illeciti penali). L'abusivismo edilizio rappresenta il 41,2% dei crimini contestati con 10.332 casi.

Sun Odyssey 349 affondato dalle orche. È colato a picco sabato 13 settembre al largo della Costa da Caparica, in Portogallo, lo Jeanneau Sun Odyssey 349 *Oceanview*. L'imbarcazione del Nautic Squad club di Lisbona ha subito danni fatali dopo l'interazione con un branco di orche che hanno ripetutamente colpito il timone provocando delaminazioni allo scafo. L'equipaggio è stato salvato da un'altra unità del club portoghese. Dal 2020 sono oltre 500 gli episodi analoghi documentati.

Cultura

“Aria” ha compiuto 90 anni. L’11 luglio lo Yacht Club Italiano di Genova ha celebrato il 90° anniversario di *Aria*, storica imbarcazione da regata della Classe 8 Metri Stazza Internazionale. Lunga 14 metri e varata nel 1935 dal Cantiere Costaguta di Genova Voltri, questa “signora del mare”, dopo essere stata ritrovata abbandonata nel 1998 sull’isola di Favignana, è tornata ai suoi fasti originali vincendo il *Campionato Europeo* 1999 e l’*America’s Cup Jubilee* di Cowes nel 2001.

Rondetto, una stella che brilla a Istanbul. Il leggendario yacht *Rondetto* è stato acquisito il 4 agosto dal Museo Rahmi M Koç di Istanbul, dove sarà esposto permanentemente. Lo storico sloop di 7,6 metri fu costruito nel 1965 in Inghilterra su progetto Nordic Folkboat e con lui Erik Pascoli completò nel 1969 la prima traversata atlantica italiana in solitario, impiegando 47 giorni da Portsmouth (Inghilterra) a Portsmouth (Dominica). Dopo l’affondamento in porto nel 2018 durante la tempesta che colpì Rapallo, la barca è stata restaurata e riportata all’antico splendore.

Le vele al terzo conquistano Orleans. Le storiche vele al terzo romagnole sono state tra le protagoniste fino al 28 settembre del Festival della Loira a Orleans (Francia), rappresentando l’Italia tra le comunità europee che mantengono vive le tradizioni nautiche locali. Presenti la battana Vanessa e il bragozzetto Mattia II del Museo della Marineria di Cesenatico dichiarate, come tutte le vele al terzo, patrimonio culturale immateriale dal Ministero della Cultura.

Sicurezza

8.800 giubbotti di salvataggio Helly Hansen richiamati in fabbrica. Helly Hansen ha richiamato in fabbrica oltre 8.800 giubbotti di salvataggio distribuiti in tutta Europa per un grave difetto di fabbricazione che ne potrebbe compromettere la galleggiabilità. I modelli interessati sono Navigare Comfort, Navigare Scan, Kid Safe+ e Junior Safe+. Chi li avesse acquistati è invitato a restituirli o a procedere alla loro distruzione secondo le istruzioni disponibili sul sito del produttore norvegese.

Ambiente

Promosso il trattato dell’Alto Mare. Grazie alla firma del Marocco, il Trattato sull’Alto Mare ha superato venerdì 19 settembre la soglia delle 60 ratifiche necessarie, con entrata in vigore prevista per il 17 gennaio 2026. Non hanno aderito Stati Uniti, Cina, Russia, Giappone e Italia. L’Accordo sulla biodiversità introduce strumenti vincolanti per proteggere gli ecosistemi oceanici abissali e impone standard ambientali, limitando attività come l’estrazione mineraria e la pesca a strascico di fondo.

La “barca della legalità”

Eva I, un Bénéteau Oceanis 40

Progettato da Berret-Racoupeau e firmato Nauta Design negli interni, questa barca da crociera di 12 metri punta su volumi generosi e finiture curate. L’Oceanis 40 è uno sloop da crociera di 12 metri prodotto dal cantiere francese Bénéteau tra il 2007 e il 2012 in 900 unità. Si distingue per le linee moderne con sezioni di prua piene e linee di carena che garantiscono marinabilità e prestazioni in diverse condizioni di vento. La costruzione segue gli standard Bénéteau con laminazione in vetroresina per lo scafo e sandwich di balsa per la coperta, assicurando un buon compromesso tra peso e resistenza strutturale.

Il piano di coperta si caratterizza per la tuga dalle forme arrotondate, elemento distintivo della serie Oceanis, che ospita grandi finestre per massimizzare la luminosità degli interni. Questi ultimi sono strutturati in due configurazioni: una orientata alla crociera familiare con due cabine, bagno singolo, cucina a “L” e quadrato con doppio divano, e una destinata al charter con tre cabine, doppi servizi, cucina a murata e quadrato con divano singolo. In entrambi i casi particolare attenzione è posta alle finiture in legno e a soluzioni d’arredo che ottimizzano ogni centimetro dei quasi 4 metri di baglio massimo disponibile. Il pozzetto è diviso idealmente in una zona operativa all’estrema poppa con doppia timoneria a ruota, relative colonnine e winch, e un’area “ospiti” centrale con panche laterali e tavolo pieghevole, sul quale non incombe la minaccia del boma, posizionato ben oltre l’altezza d’uomo. La coperta risulta ben organizzata con passavanti confortevoli e manovre rinviate per una gestione semplificata anche con equipaggio ridotto. Il piano velico di 78,4 metri quadrati è diviso tra randa di 38,5 mq e genoa al 140% di 39,9 mq, proporzioni che garantiscono prestazioni soddisfacenti anche con venti leggeri.

La motorizzazione di serie prevede un propulsore Yanmar diesel da 40 cavalli con trasmissione a linea d’asse. Sul mercato dell’usato è venduto a un prezzo medio di 108.000 euro. Lunghezza 11,82 m, larghezza 3,92 m, pescaggio 1,55/1,90 m, peso 8,26 t, superficie velica 78,4 mq.

È un Oceanis 40 *Eva I*, la “barca della legalità” confiscata al traffico di migranti, affidata dallo Stato dalla Lega Navale Italiana Sezione di Reggio Calabria e intitolata nell’ambito della campagna “Mare di Legalità” al capitano di fregata Natale De Grazia, ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto morto misteriosamente il 13 dicembre 1995 mentre stava conducendo indagini per conto della Procura di Reggio Calabria sullo smaltimento illegale di rifiuti tossici e radioattivi in mare. La barca ha condotto nel primo anno di “Mare di Legalità” numerose attività di protezione e monitoraggio ambientale, in collaborazione, tra gli altri, con ARPACal (Agenzia regionale per la protezione dell’ambiente della Calabria). *Eva I* ha fatto parte della “flotta della legalità” che ha partecipato alla Barcolana 57.

BOLINA





APRI SCALDA
e gusta
come vuoi!



BUONI E PRONTI IN 1 MINUTO!

risoscotti.it



"MEDICANE", OVVERO GLI EVENTI ESTREMI NEL MEDITERRANEO

L'estate 2025, ma non solo: l'ultima riflessione del meteorologo Paolo Sottocorona

Paolo Sottocorona è scomparso improvvisamente mercoledì 8 ottobre a 77 anni. Meteorologo e volto noto di La7, era un velista e un bravo formatore, grande amico della Lega Navale Italiana di cui era da poco socio onorario e con cui ha collaborato negli anni passati in corsi di meteorologia. Lo scorso 20 settembre ha partecipato al primo dei nostri "Incontri di vela" con SoloVelaNet al Salone Nautico di Genova, su come affrontare una burrasca in rada. "Chi meglio di Sottocorona potrebbe parlarne?" Accettò subito con entusiasmo il nostro invito, Paolo e siamo sicuri ne sarebbe seguita una lunga e proficua collaborazione. Prima del professionista, viene la persona: garbata, seria, nelle giornate trascorse con noi ha donato un sorriso a tutti, chiacchierato amabilmente e scattato una foto con i tanti soci e visitatori che l'hanno riconosciuto nelle vie affollate del Salone. Paolo Sottocorona ha tenuto a donarci un'ultima sua lucida riflessione su un tema divenuto di stretta attualità. Vogliamo ricordarlo così, con le sue parole, sempre puntuali e ponderate, scevre da facili allarmismi.

La Redazione

di Paolo Sottocorona

Meteorologo e conduttore televisivo

Ogni volta che si verifica un evento estremo, qualunque esso sia, le inevitabili e comprensibili domande sono: 1) è "normale"? 2) Perché è successo? 3) Si può ripetere? 4) Si può prevedere "quando"? Già sulla prima domanda bisogna fare delle precisazioni, che poi sono un po' il succo di tutta la questione: sembrerà un gioco di parole, ma non lo è. Il punto è: cosa significa "normale"? Normale è qualcosa che avviene frequentemente? O che avviene di rado, ma sempre con intervalli più o meno simili, sia che si parli di un anno o dieci anni, o cento anni? In altre parole, un evento che mediamente si presenta ogni cento anni, è "normale" se, appunto, si presenta ogni cento anni. Se comincia a presentarsi più di frequente, lo stesso identico fenomeno diventa "non normale". Oppure se si presenta con la stessa frequenza, ma con intensità decisamente superiore. Facciamo un esempio, che porta appunto agli eventi a cui ci riferiamo: supponiamo che mediamente ogni venti anni nel Mediterraneo si verifichino delle tempeste o fortunali (burrasca è molto riduttivo...) con velocità del vento superiori ai 65 nodi, che sarebbe poi il limite di intensità degli uragani. Se questi eventi diventano più frequenti e/o più intensi, ecco che scatta la "anormalità"...sono eventi anormali. Ma sono eccezionali? Anche qui, se si verificano con frequenza sempre maggiore, il concetto di eccezionalità decade un poco. Forse non saranno ancora "normali", ma non sono più "eccezionali". E questo è quello che sta succedendo. Tutto questo non sembra un fatto lessicale, un "gioco di parole": sono definizioni della realtà e di come classificare ap-



Paolo Sottocorona in studio



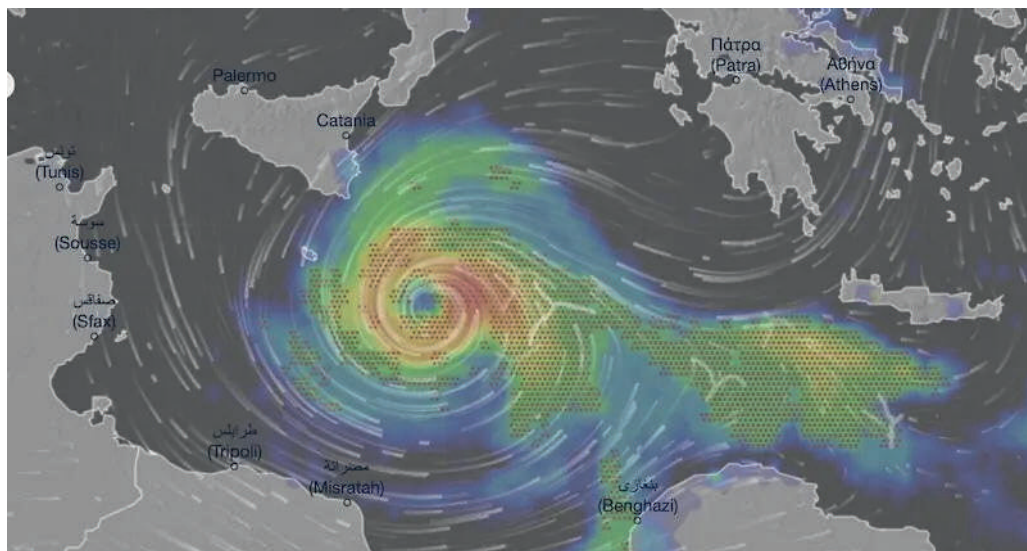
Il Vicepresidente Luciano Magnanelli e il Delegato regionale per la Liguria Roberto Camerini consegnano a Sottocorona la tessera della Lega Navale Italiana

punto questi eventi, perché la classificazione non è solo un fatto, appunto, di parole. Per fare un esempio banale, chiunque percepisce correttamente la differenza tra, ad esempio, “temporali isolati” e “temporali frequenti”, in una previsione. Le parole contano, diceva qualcuno. Passiamo al “perché”: cosa scatena questi fenomeni? Ci sono varie concause: in primis la temperatura superficiale (ma ci sono studi anche sulle temperature “profonde”...) del Mediterraneo: normalmente è 4° più calda anche del vicino Atlantico, fatto comprensibile dato che il Mediterraneo è un mare “chiuso”, con scambio di ac-

qua limitato con il vicino oceano stesso, attraverso Gibilterra, inoltre la profondità in molte zone è minore, e poi la parte meridionale è “africana” o “araba”, coste decisamente calde... Teniamo conto che l’innescò degli uragani sul medio Atlantico si origina con temperature superficiali di 30°, temperature facilmente raggiunte in questi anni sul “Mare nostrum”...e a tal proposito vale la pena di ricordare che a fronte di un aumento medio della temperature del globo terracqueo di 1,5 gradi, quello dell’Europa meridionale e mediterranea (mare compreso) si avvia a valori quasi doppi.

Questo aumenta la probabilità di “fenomeni estremi” di ogni tipo, i cui meccanismi di formazione non sono più gli stessi e soprattutto non sono proporzionali in maniera “rigida” e matematica all’intensità dei fenomeni. Vale a dire: un aumento

del 10% della temperatura delle acque del Mediterraneo può scatenare fenomeni con intensità magari doppia dei fenomeni “normali”. La temperatura elevata è un “innescò” apparentemente piccolo, che però può far “esplo- dere” il fenomeno meteorologico, sia esso pioggia o vento. A questo punto la risposta alla domanda “si può ripetere?”



Proiezione “Medicane”, acronimo di “Mediterranean hurricane”

è evidentemente “sì”; quanto alla “previsione”...difficile prevedere se farà 60 o 80 o 100 kts, ma sicuramente saranno valori fuori scala. Quanto precede spiega perché in molti casi si parli di “Medicane” (Mediterranean Hurricane), o TLC (Tropical Like Cyclon) accostamento valido però solo in parte per l’intensità dei venti, ma non per estensione e durata: un vero uragano prenderebbe almeno metà del Mediterraneo, e durerebbe diversigiorni... Consiglio pratico. Alcuni modelli previsionali, siano essi di pioggia che di vento, è come se avessero un “fondo scala” limitato, a volte ormai insufficiente rispetto a fenomeni poi realmente presentatisi. Tutti gli studi portano a continui miglioramenti sulla affidabilità delle previsioni, ma nel frattempo un consiglio pratico potrebbe essere quello dell’“almeno”: una previsione di vento o pioggia andrebbe per sicurezza intesa come “almeno” quei valori, non “al massimo”. Sembra un gioco di parole, ma ad esempio se si stima che imbarcazione ed equipaggio possano gestire un vento di 50 nodi e non di più, non si affronta una situazione con previsione di 50 nodi, perché potrebbe essere “almeno” 50 nodi, quindi forse anche di più.

I numeri del “Medicane”

- tendenza barometrica in discesa di 1 hpa/hr per almeno 24 ore
- forte gradiente termico verticale (diminuzione della temperatura con l’altezza) - vento forza 12 (65 kts) o (spesso) più
- precipitazioni fino a 500 mm/h
- diametro 200-400 km
- durata 24-48 hr



Paolo Sottocorona durante il primo degli “Incontri di vela” promossi da LNI e SoloVelaNet

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** €

In Coesione, impegno e sobrietà, ovvero la Lega Navale piemontese (e la sua skipper)

Intervista alla Delegata regionale per il Piemonte e la Valle d'Aosta Carla Casero

di Michele Valente

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

Quali sono le caratteristiche, i punti di forza e di debolezza delle Sezioni e Delegazioni del Piemonte?

La presenza della LNI in Piemonte è di lunga data. Ad esempio la Sezione di Arona festeggerà 50 anni il prossimo anno. Attualmente ci sono 4 Sezioni e 2 Delegazioni (Alessandria, Arona, Biella, Meina, Torino, Vercelli). Di queste, solo 3 Sezioni hanno una base nautica; le altre non hanno nemmeno un lago nelle vicinanze. Questo è indubbiamente una debolezza per queste Sezioni che si riflette sul numero contenuto di soci/e di conseguenza sulla possibilità di finanziare autonomamente le loro attività. Tuttavia, questa carenza è ampiamente compensata da una gran voglia di fare e dalla forte collaborazione sia tra le Sezioni piemontesi, sia con quelle della vicina Liguria.

Come nasce la tua passione per la vela? Qual è il tuo primo ricordo legato al mare? E ai laghi?

L'incontro con la vela è avvenuto circa dieci anni fa. Con i figli ormai grandi, io e mio marito abbiamo deciso di fare qualcosa insieme. Dopo una breve esperienza di vela al mare, abbiamo deciso di iscriverci a un corso di vela per iniziare a praticarla vicino a casa. È così che siamo diventati soci della LNI Sezione di Arona.

La Lega Navale è conosciuta ancora oggi all'esterno per le sue Sezioni costiere. Cosa fare per valorizzare ancora di più l'importantissimo ruolo delle Sezioni che affacciano su laghi e fiumi? Quali sinergie stabilire tra le Sezioni costiere e quelle delle acque interne?

Credo che valorizzare il ruolo delle Sezioni della Lega Navale che operano su laghi e fiumi sia fondamentale per mostrare la completezza della missione della LNI e superare l'immagine legata solo alla dimensione marittima.



I soci della Sezione di Arona con il Presidente nazionale Donato Marzano e l'allora presidente Carla Casero



Questo può avvenire promuovendo le loro specificità (vicinanza ai luoghi di residenza di possibili soci, attività, socializzazione), al contempo, creare collaborazioni e gemellaggi stabili con le Sezioni costiere. Questo facilita gli scambi di Soci che desiderano provare la navigazione in ambienti diversi mare/lago/fiume) arricchendo l'esperienza associativa di tutti. Un esempio della partecipazione a progetti condivisi, che coinvolgano entrambe le tipologie di Sezione, è quanto accaduto nella recente iniziativa "Velando". L'interscambio si rafforza anche tramite le attività sportive, come dimostra la frequente partecipazione dei nostri Soci delle Sezioni interne alle regate che si svolgono in mare.

Prima dell'attuale incarico, sei stata presidente della Sezione di Arona. C'è stato un progetto al quale sei rimasta più legata della tua presidenza?

Durante il mio secondo mandato da Presidente, con il mio Consiglio avevamo un sogno: una piccola flotta di Hansa 303 per potenziare le attività dedicate alle persone con disabilità! All'epoca ne avevamo una sola, acquistata grazie all'aiuto della Presidenza Nazionale. Abbiamo promosso una campagna di raccolta fondi "Acquista 2 Kg di Hansa", cercato donazioni e contributi, destinato a questo obiettivo i ricavi di alcune nostre iniziative. Risultato: a dicembre 2022 abbiamo inaugurato la seconda Hansa (rossa). Ma non c'è due senza tre! L'anno successivo, grazie anche al lavoro di un nostro Socio, il Comune di Arona ha aderito a un bando del PNRR per l'acquisto di attrezzature per attività a favore della disabilità. È così arrivata la terza Hansa 303, (quella gialla), concessa in comodato d'uso alla LNI Sezione di Arona dal Comune di Arona e inaugurata a dicembre 2023.

Vedere le tre barche veleggiare insieme sul lago o partire per una regata è davvero la realizzazione di un sogno.

Quali sono le sfide che affronta oggi un presidente di una Sezione della Lega Navale e come possono essere supportati al meglio?

I Presidenti si trovano a gestire Sezioni che sono, oggi più che mai, delle "piccole imprese", che operano sulla base del volontariato e nel contesto delle direttive della Presidenza Nazionale, con tutte le problematiche gestionali/economiche/finanziarie che ne derivano. È essenziale per i Presidenti possedere una formazione specifica in ambito gestionale ed economico/finanziario per poter affrontare con competenza e non solo con passione le varie sfide. Personalmente, non avendo precedenti esperienze di questo tipo, ho deciso di iscrivermi autonomamente a un corso per dirigenti di circoli velici. Lì sono stati affrontati di-



La delegata regionale Carla Casero con il presidente Marzano, il delegato regionale Liguria Roberto Camerini, il dott. Roberto Keller (ASL Città di Torino 1) e l'istruttore Maurizio Napolione al termine della conferenza di presentazione di "Velando" a Santa Margherita Ligure

versi aspetti della gestione: legale, contabile, di comunicazione, psicologico e altro. Alcune cose le conoscevo già, altre le ho imparate e subito applicate durante il mio mandato. Credo fermamente che la formazione sia necessaria. Proprio come prepariamo gli istruttori, preparare i gruppi dirigenziali (Presidenti e Consiglieri) delle Sezioni, in modo da supportare e potenziare la buona volontà dei Soci con una preparazione specifica ai ruoli ricoperti.



Cosa ti porti a casa dal progetto “Velando”?

La base nautica della Sezione di Meina

Il progetto “Velando” è un progetto importante e complesso che ho seguito dall’inizio alla fine. Dal punto di vista professionale, la sua realizzazione mi ha dato una grande soddisfazione. Ma è su quello personale che resto senza parole. Quando si realizza un progetto per le persone con disabilità, si pensa di fare qualcosa per gli altri. Invece, alla fine, quando saluti i tuoi “compagni di avventura” e ti guardi dentro, scopri che tutto quel lavoro è servito anche a te. Per quei giorni hai guardato il mondo con occhi diversi e hai vissuto la vita pienamente e nonostante un po’ di ansia, in tutto il tempo dedicato a questo progetto sono sempre stata felice e pronta al sorriso.

Chiudiamo con una domanda personale: ci racconti una tua particolare passione e un tuo pregio?

Non ho un unico grande interesse, ma adoro sperimentare ogni forma di creatività e arte. Mi piace spaziare dalla pittura (sia su tela che su ceramica) al ricamo e cucito, passando per la cucina, dove mi diverto a provare ricette internazionali, e, infine, la lettura, la vela e il camminare all’aria aperta. Un mio pregio? La determinazione nell’affrontare nuove sfide. Mi piace impegnarmi al massimo nelle cose che faccio, nella vita privata, nel lavoro e nella Lega Navale. Credo sia proprio questa dedizione ad essere apprezzata e che mi abbia portata alla nomina di Presidente della Sezione di Arona e poi Delegato Regionale.



Soci della LNI torinese impegnati nella gestione del simulatore di barche a vela nella manifestazione “Tennis & Friends” a Torino

Ottone, Capraia e la vela

Una storia di famiglia

di Rachele Colasante

Giornalista e addetta alla comunicazione della LNI

Bettina Mignanego Bush non è una donna di mare, e lo ha sempre chiarito senza esitazioni. Eppure, c'è qualcosa che la lega in modo profondo e indissolubile a quell'elemento.



Nata a Copenaghen da madre danese e padre italiano, Bettina è stata introdotta all'acqua fin dai primi giorni. Ricorda con tenerezza le lezioni di nuoto del padre che la portava fino alla boa e l'insofferenza particolare per i tuffi di testa. Mai piaciuti, dice ancora oggi.

Ma il vero motore di questa storia sono le barche: libere, grandi o piccole, simbolo dell'energia che anima la famiglia Mignanego. L'"equipaggio" è formato da Bettina, la più piccola, dal fratello Stefano, dalla madre Hanne Winslow e infine da Piero — al secolo Pier Leone Mignanego, per tutti Piero Ottone — uomo di lettere e di mare, giornalista per passione, ma velista per amore.



Piero Ottone nasce a Genova nel 1924. Il mare è da sempre il suo elemento naturale. Un problema alla gamba lo spinge a dedicarsi agli sport acquatici, nei quali si sente maggiormente a suo agio, in particolare nel canottaggio.

Ma la vela era la sua vera bussola.

Piero viveva intensamente il suo lavoro, la direzione del *Secolo* e del *Corriere della Sera* lo impegnava molto, ma questo non lo ha allontanato dalla vita dei figli, Bettina lo ricorda come un padre attento e presente nella loro vita.

Se il lavoro e i figli occupano la maggior parte del suo tempo la vela era invece una sorta di seconda vita, un modo per lasciare alle spalle le preoccupazioni e le pressioni del quotidiano. Spesso Stefano e Bettina lo seguivano in barca, ma solo quando il mare lo consente.

"Era molto prudente", ricorda la figlia.

Il mare, per Ottone, era sinonimo di navigazione: lunghi viaggi, notti trascorse in barca. Non gli interessavano le regate, né lo spirito competitivo delle gare; amava il mare per sé stesso, come si ama uno sport che riempie e accompagna un'intera vita.

Non agiva mai in modo avventato: era un marinaio esperto, capace di affrontare senza timore anche gli imprevisti. Non era una persona paurosa, ma prudente.



Piero Ottone in navigazione

Tra i marinai godeva di grande rispetto per il modo in cui sapeva stare in mare. Un vero velista.

Per qualche bizzarra coincidenza anche il primo marito di Bettina, David Bush, era un grande appassionato di vela. Inutile dire che il suocero non poteva che essere entusiasta di questo. Di lui ammirava la capacità di andare in barca con la sicurezza tipica di un vero anglosassone: un uomo audace, poco incline alle lamentele, che affronta ogni sfida senza paura. Bush e Ottone intrapresero insieme numerosi viaggi, spesso lasciando Bettina sola con i loro due figli, ma il richiamo del mare era irresistibile per entrambi. Una delle loro avventure più memorabili fu il naufragio a Casablanca. Doveva essere il 1991 quando Piero Ottone a bordo di un Solaris naufragò sulle coste africane a causa di secche non segnate sulla cartina.

Bettina ricorda il padre, ancora in terra africana, impegnato con le pratiche per capire cosa se ne sarebbe fatto dei pochi resti dell'imbarcazione che non potevano fare rientro in Italia.

Squilla il telefono ed è David. "Che piacere sentirti", risponde un incredulo Ottone, "Sono qui per aiutarti" risponde Bush.

I due erano molto legati.

Ma il vero posto dove l'anima di Piero Ottone trova rifugio è l'isola di Capraia.

Stefano e Bettina erano poco più che ventenni quando per la prima volta i loro occhi si riempiono della bellezza dell'isola.

"Era aprile, un viaggio fuori stagione. Con noi c'era un inglese che era sbarcato all'Elba. Il tempo era brutto, sembrava la Scozia, ma poi arrivò un sole pieno, nuovo. Capraia era di una bellezza sconvolgente, di una bellezza difficile da descrivere. Era selvaggia, aspra, non ancora turisticizzata, così come lo è oggi", queste le parole che Bettina utilizza per ricordare quel primo incontro che avrebbe dato inizio ad uno dei capitoli più emozionanti della vita della famiglia Mignanego.

Piero Ottone, insieme ai "Cavalieri di Capraia", aveva soggiornato in una casa in fondo al porto, insieme a dei soci dello yacht club. Alla prima occasione di acquistare una quota, non esitò un istante: quella casa sarebbe stata anche loro, con il diritto di soggiornarvi nel mese di giugno.

Ogni volta il rituale era sempre lo stesso: lei, la madre e i due levrieri raggiungevano l'isola in macchina, perché a nessuna delle due piaceva navigare, mentre i nipoti affrontavano il viaggio via mare. In particolare il più piccolo, Sebastian, che adorava andare a vela con il nonno.

La settimana sull'isola era scandita da gite in barca fino alla Corsica, ideale per procurarsi il montone che avrebbero gustato la sera. Era il cuoco a guidare, conducendo alla scoperta di angoli remoti e dimenticati dell'isola.

Per i bagni li accompagnava l'"Ernesto No", un piccolo gozzo che, per qualche misteriosa ragione, aveva sempre qualche guasto e non funzionava mai alla perfezione. Finché il padre era giovane, trascorreva molto tempo in barca a vela; con l'invecchiare, però, le uscite si fecero meno frequenti, niente viaggi, solo qualche gita nel weekend a Genova.



L'isola di Capraia dall'alto



*Il Presidente LNI Marzano premia lo scrittore
Domenico Starnone nell'edizione 2025 del Premio Ottone*

La barca gli era anche servita come incentivo per rimanere attivo.

Gli ultimi anni del giornalista trascorsero nella casa di Camogli che lui amava particolarmente. L'abitazione si trovava in riva al mare, sugli scogli, dando così l'impressione di essere in barca. Piero Ottone aveva lì la sua libreria e i binocoli: "Anche quando non navigava, gli piaceva osservare il mare".

Quello fu un altro luogo felice per lui.

Ma il vero segno di chiusura arrivò con la vendita della quota della casa a Capraia: con quel gesto si chiudeva un capitolo importante della sua vita. Ma l'isola non dimentica, ricorda chi l'ha amata. Anche venendo da lontano. Gli isolani rispettavano Piero Ottone. Quando tornava si informava su cosa fosse

successo, i progetti in corso, il porto, il parco. Lo vedevano come una persona autorevole, ma anche un amico, qualcuno di cui potersi fidare. Aveva un rapporto stretto con le persone di Capraia.

In memoria di un uomo che amava profondamente quel luogo, è stato istituito nel 2023 il "Premio Letterario Piero Ottone". La famiglia venne contattata e accolse con entusiasmo questa iniziativa. Stefano si occupò di tutte le pratiche burocratiche, mentre Bettina entrò a far parte della giuria. "E' un premio piccolo, ma di ottimo livello", ha commentato Mignanego. I libri in concorso devono avere come tematica il mare e la navigazione. Ogni due anni ci si ritrova sull'isola per festeggiare e celebrare non solo i vincitori del premio, ma anche il grande giornalista.

Bettina Mignanego Bush oggi vive a Recco, Stefano invece a Genova. I due saranno sempre legati al mare, a quell'elemento che più di tutti ha contraddistinto la loro vita. Per Bettina però il mare non è solo avventura, ma anche e soprattutto bellezza. È apertura verso l'ignoto, è il ricordo di chi c'è stato prima e chi ci sarà poi, sono i conquistatori di vecchie e nuove epoche, i ricordi di una vita passata ad ascoltare il padre declamare Goethe al tramonto con i nipoti, i tuffi di testa che ancora non piacciono, ma va bene comunque. È qualcosa di estremamente romantico. È qualcosa che rimane dentro, per sempre.

Un bilancio molto positivo per la seconda edizione del Premio letterario internazionale del mare Piero Ottone, dedicato alle opere di narrativa italiana e straniera, pubblicate in Italia a tema mare, isole e navigazione. La Lega Navale Italiana, che ha patrocinato l'iniziativa culturale dalla prima edizione e fa parte dal 2025 della giuria con il Presidente Donato Marzano, ha presentato sull'isola di Capraia la campagna "Mare di Legalità". A bordo di Eros, barca a vela confiscata alla criminalità organizzata e affidata dallo Stato alla Lega Navale Italiana, che l'ha intitolata alla memoria di Piersanti Mattarella, sono state promosse delle letture delle opere finaliste e delle attività in mare con gli scrittori e i giurati. Il Premio Opera Italiana ex aequo è andato a "Alma" di Federica Manzon edito da Feltrinelli e a "Il sentimento del mare" di Evelina Santangelo edito da Einaudi. Il Premio Opera Straniera assegnato a "Al mare" di Dörte Hansen edito da 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 edito da Einaudi. Il Premio letterario internazionale del mare Piero Ottone è promosso dal Comune di Capraia Isola, finanziato dall'Unione Europea – PNRR Attrattività dei Borghi, Next Generation EU – e curato dall'Associazione Pro Loco Capraia Isola.

I giovani della Lega Navale a bordo della Goletta Palinuro della Marina

Un'opportunità di formazione unica frutto della collaborazione tra LNI e Marina Militare

di Antonello de Renzis Sonnino

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

Anche per quest'anno la Presidenza della Lega Navale Italiana ha organizzato dei periodi di imbarco sulla Nave Scuola a vela Palinuro della Marina Militare per giovani soci dai 16 ai 24 anni. L'attività scaturisce da un accordo di collaborazione da tempo avviato con la Marina che mette ogni anno a disposizione alcuni posti per l'imbarco su Nave Amerigo Vespucci e Nave Palinuro, sia per la LNI che per giovani dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI) e della Sail Training Association – Italia (STA Italia). In precedenza, a partire dallo scorso mese di maggio, alcuni giovani della Lega Navale hanno potuto navigare attraverso il Mar Tirreno per qualche giorno a bordo del Vespucci, nel tour italiano al rientro del suo secondo giro del mondo. In seguito, a partire dal mese di luglio, diversi gruppi di giovani soci sono stati imbarcati sulla Goletta Palinuro per delle tratte di navigazione, in coincidenza della sua 61ª campagna d'Istruzione a favore degli allievi del 1° corso della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" e degli allievi 2ª classe del corso normale marescialli della Scuola Sottufficiali di Taranto. Un totale di 65 ragazze e ragazzi della LNI hanno avuto un'occasione unica di sperimentare la vita di bordo di una nave a vela impiegata per la formazione di base degli allievi sottufficiali della Marina, affiancando l'equipaggio durante le attività marinaresche, sia diurne che notturne, potendo altresì apprendere le prime nozioni utile per andar per mare dai professionisti di bordo. La Goletta Palinuro, varata nel 1934 nei Cantieri Navali Dubigeon di Nantes in Francia, è armata con tre alberi di cui quello prodiero, detto trinchetto, è armato con vele quadre, mentre gli alberi di maestra e di mezzana sono armati con vele di taglio (rande, frecce e vele di strallo). A questi alberi si aggiunge il bompresso, un quarto albero che sporge quasi orizzontalmente dall'estremità prodiera, anch'esso armato con vele di taglio (fiocchi). La superficie velica complessiva è di circa 1.000 mq., distribuiti su quindici vele. Lo scafo, così come gli alberi, è in acciaio chiodato ed è suddiviso in tre ponti. Sotto il ponte principale (detto di coperta) sono ubicati i locali di vita dell'equipaggio e degli allievi, mentre sopra sono collocate le sovrastrutture del castello prodiero e del cassero poppiero. Sul cassero, all'estrema poppa, è situata la Plancia di Comando, invece al suo interno sono ubicati gli alloggi e i locali di vita degli Ufficiali e dei Sottufficiali, la cucina e il forno. Inizialmente fu utilizzata per il commercio della pesca e del trasporto del merluzzo per poi, nel 1950, essere acquistata dalla Marina Militare che la sottopose ad una serie di importanti lavori trasformandola in





nave Scuola per l'addestramento e la formazione dei nocchieri e dei motoristi e, successivamente, degli Allievi Marescialli delle Scuole Sottufficiali.

Per l'occasione abbiamo raccolto tre testimonianze di alcuni dei giovani soci LNI che hanno avuto l'opportunità di vivere questa insolita esperienza a bordo di una nave a vela, in attesa delle possibili proposte di imbarco per l'anno prossimo.

Alessia Fortunato (LNI Monopoli)

Quest'esperienza è venuta al termine purtroppo. Il primo giorno ero così eccitata di iniziare quest'avventura ma ero anche ansiosa. Appena arrivata mi sono guardata intorno e sinceramente pensai che non si sarebbero create queste amicizie. Appena saliti tutti noi ci siamo presentati e abbiamo iniziato a montare le amache e da lì ho sentito subito un'amicizia con tutte. Alla prima cena tra risate, commenti e tant'altro ho iniziato a prendere confidenza e a conoscere tutti. Con i primi turni ci ho preso subito confidenza e ho cercato di farli nel modo migliore dando tutta me stessa. I turni erano davvero difficili a volte e interminabili specialmente la vendetta di cui le ore non passavano mai. I turni che mi sono piaciuti di più sono stati il brogliaccio e la gamella anche se è strano dirlo. Lì in cucina l'atmosfera era sempre allegra e le ore passavano in fretta e la compagnia che c'era rendeva tutto più facile, la cucina era sempre piena di felicità. L'altra cosa che mi è piaciuta molto è stata fare la rappresentanza, vedere le facce della gente curiosa di sapere la funzione di quello che vedevano oppure di sapere cosa si faccia sulla Palinuro rendeva tutto molto energico, ti faceva dire 'wow, sono fortunata a stare qui'. Avevano tutti quelle

facce curiose, scioccate e impressionate. Tutti i ragazzi hanno reso questa esperienza speciale, più di quanto non lo fosse già. Il momento dello sbarco per me è stato il più difficile perché mi ero affezionata molto a tutti e non riuscivo a lasciarli andare. Per me questa è un'esperienza che non dimenticherò mai per tutto quello che mi ha insegnato e per le persone che mi hanno accompagnata durante questo viaggio. Il momento che sicuramente non dimenticherò è la tempesta presa, che mi ha insegnato a non entrare in ansia e di prendere tutto con forza, di non chiudermi ma affrontare le cose come si deve.

Ludovica Faedda (LNI Monopoli)

Dieci giorni. Dieci giorni a bordo della Nave Palinuro che sembrano essere volati, eppure hanno lasciato un'impronta profonda, indelebile. Tutto è iniziato con una felicità pura, sincera. L'idea di salire su una nave a vela storica come la Palinuro mi riempiva il cuore di entusiasmo e aspettative. Ma poi è arrivato il giorno dell'imbarco, e con esso l'ansia. Tante domande mi ronzavano in testa: "Come sarà?", "Sarò all'altezza?", "Mi troverò bene con gli altri?". Ma è bastato salire a bordo, vedere il ponte sotto i miei piedi e le vele pronte a spiegarsi, per far svanire tutto.



Ogni giorno è stato un mix di fatica e scoperta. I turni, a volte duri, a volte interminabili, mi hanno messi alla prova, ma mi hanno anche insegnato tanto. Abbiamo imparato a stare al timone, a seguire la rotta, a non arrenderci mai anche di fronte alle difficoltà.

E poi ci sono loro: le persone. In pochi giorni, sconosciuti sono diventati amici, compagni, fratelli e sorelle di mare. Condividere sveglie all'alba, cime da tirare, risate in mensa, silenzi sotto le stelle: è così che si costruisce un legame.

Uno dei momenti più forti è stato sicuramente la tempesta. L'adrenalina correva veloce quanto il vento tra le vele e il mal di mare si faceva sentire, ma sarà un momento che non dimenticherò mai, perché mi ha insegnato che tutto si affronta a testa alta.

Ed ora è arrivato il momento dello sbarco, quello che nessuno voleva affrontare. Lasciare la nave, lasciare le persone, lasciare questa esperienza sarà difficile.

Siamo saliti in trenta, ognuno con la sua storia, la sua timidezza, le sue aspettative. Ma siamo scesi come un equipaggio. Uniti, forti, diversi. E già mi mancano tutti. Mi mancheranno le risate, le manovre, i pasti, le notti di guardia, il rumore del mare. Mi mancherà la Palinuro, con tutta la sua maestosità e il suo cuore vivo.



Bruno Gennaro D'Agata (LNI Lipari)

La Lega Navale Italiana e precisamente la sezione di Lipari, di cui mi onoro di essere socio, nel corso del 2025 mi ha permesso di realizzare due piccoli sogni, cioè poter vivere un'esperienza sulle navi scuola italiane più prestigiose e precisamente, in ordine di imbarco: l'Amerigo Vespucci e la Palinuro.

Nel mese di agosto ho partecipato ad un imbarco formativo a bordo della Nave Scuola Palinuro. L'esperienza, della durata di dieci giorni (10-20/08), si è svolta sulla tratta Messina-Palermo con una sosta intermedia presso l'isola di Lipari. Una volta giunti sottobordo, i nostri accompagnatori (signora Elisabetta Motzo e signor Gianluca Dierna) ci hanno chiarito che non avremmo vissuto un'esperienza assimilabile a una crociera, bensì a un periodo di vita su una nave militare, con regole precise e orari rigorosi da rispettare, inoltre ci hanno sottolineato l'unicità di un'occasione unica di crescita personale e formativa.

Le nostre attività quotidiane si differenziavano in base a dove ci trovassimo. In porto: una squadra, a rotazione, collaborava con l'equipaggio nell'accoglienza dei visitatori civili. In navigazione: l'equipaggio veniva suddiviso in quattro squadre per garantire i turni diurni e notturni, mentre noi allievi, essendo numericamente inferiori, affiancavamo i marinai nelle loro attività pratiche. I compiti principali: il posto di pulizia generale, che coinvolge tutti e consiste nella pulizia dei "locali di vita" (dormitorio, bagni) e dei "locali comuni" (corridoi, sala pranzo ecc); la guardia in plancia, con attività di timoneria, servizio di vedetta e supporto al TLC nella compilazione della documentazione di bordo; il supporto ai nocchieri nelle fasi di ormeggio, disormeggio e nelle operazioni di manutenzione della nave. Queste attività mi hanno permesso di comprendere non solo il rigore e la disciplina che caratterizzano la vita di bordo, ma anche il valore del lavoro di

squadra, che nel giro di pochi giorni si è trasformato in un vero e proprio spirito di “famiglia”.

Durante il mio precedente imbarco su Nave Scuola Amerigo Vespucci la mia passione e la volontà di mettermi alla prova erano molto forti; dopo questa ulteriore esperienza, il mio interesse verso la Marina Militare si è rafforzato ulteriormente. Al termine degli studi liceali intendo infatti tentare il concorso per l'ammissione all'Accademia Navale, con l'obiettivo di intraprendere la carriera nella sezione Stato Maggiore.

Desidero esprimere la mia gratitudine al presidente della Lega Navale di Lipari, dott. Antonio Casilli, per aver reso possibile questa straordinaria opportunità; ai miei accompagnatori per la loro guida e il loro costante sostegno durante l'esperienza; e infine ai miei genitori che mi hanno sempre incoraggiato e supportato in ogni attività intrapresa.

L'imbarco a bordo della Nave Scuola Palinuro ha rappresentato per me un'esperienza unica, formativa e altamente significativa. Essa non solo mi ha permesso di acquisire nuove competenze tecniche e relazionali, ma ha anche consolidato la mia passione per la vita di mare e per la Marina Militare, rafforzando la mia determinazione a intraprendere questa carriera.



DIARIO DI BORDO DELLA LNI

(LUGLIO-SETTEMBRE 2025)

di Rachele Colasante,

addetta alla comunicazione LNI e collaboratrice editoriale "Lega Navale"

Michele Valente,

responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale "Lega Navale"

(Luglio-novembre 2025)

I bambini e ragazzi di Save the Children a bordo con la Lega Navale Italiana

Prosegue anche quest'anno la collaborazione tra Lega Navale Italiana e Save the Children, attiva dal 2024. Sono state coinvolte nell'attività con i Punti Luce di Save the Children - centri educativi istituiti nelle periferie più difficili delle nostre città - le Sezioni di Napoli, Genova Sestri Ponente, Palermo, Brindisi, San Luca, Platì, Scalea, Falconara Marittima, Ostia, Venezia. Attivata anche la collaborazione tra la Sezione di Milano e il Punto Luce di Quarto Oggiaro. Grazie alla partnership, centinaia di ragazze e ragazzi, hanno l'opportunità di frequentare a titolo gratuito le attività sportive e di formazione nautica nelle scuole di vela, canoa e canottaggio. Il progetto di avvicinamento di bambini e adolescenti al mare prevede anche l'impiego, da parte della Lega Navale Italiana, di "barche della legalità". A Milano è stata organizzata un'uscita in canoa presso Trezzano sul Naviglio negli spazi di Naviglio Sport. A Locri i giovani dei Punti Luce di San Luca e Platì hanno svolto numerose attività e potuto conoscere due insegnanti d'eccezione: i velisti Mauro Pelaschier e Davide Besana. La canoa e la vela sono diventati strumenti di apprendimento, collaborazione e socializzazione. Oltre al divertimento, le giornate passate insieme hanno rafforzato la fiducia in sé stessi e il senso di appartenenza al gruppo, valori fondamentali per chi cresce in contesti complessi. Un'occasione unica di crescita, condivisione e divertimento per un'estate indimenticabile ed inclusiva. Prossimi appuntamenti in

programma tra ottobre e novembre con la Sezione di Genova Sestri Ponente.

5 luglio e 9 agosto - "Mare di Legalità", intitolate a Stella Costa e Antonino Scopelliti le barche *Helena* e *Cenide*

Helena, un Bavaria 46 confiscato al traffico di migranti e affidato alla Sezione di Rodi Garganico-Isole Tremiti-Vico del Gargano, è entrata ufficialmente a far parte della "flotta della legalità" lo scorso 5 luglio, nel corso di una partecipata cerimonia presso il Porto Turistico di Rodi Garganico. L'imbarcazione è stata dedicata alla memoria di Stella Costa, la dodicenne uccisa nel 2002 a San Severo da un proiettile vagante.

Alla cerimonia erano presenti i genitori della vittima, Francesco e Anna Costa, insieme all'ammiraglio Donato Marzano, Presidente della LNI, al Vicepresidente della Regione Puglia Raffaele Piemontese, al Sindaco di Rodi Garganico Carmine d'Anelli, al Presidente della sezione locale Michele Presutto e a Federica Bianchi dell'associazione *Libera*. L'atmosfera è stata accompagnata dalle note al violino del Maestro Domenico Passidomo.

La campagna "Mare di Legalità" ha inoltre visto protagonista la barca a vela *Cenide*, confiscata nel 2019 al traffico di migranti e intitolata al magistrato Antonino Scopelliti, vittima della 'ndrangheta. La cerimonia, svoltasi il 9 agosto a Villa San Giovanni, nel giorno dell'anniversario del suo assassinio, ha rinnovato il messaggio profondo dell'iniziativa: trasformare strumenti del crimine in veicoli di giustizia, memoria e speranza.

7 agosto - Accordo tra Lega Navale Italiana e Consiglio regionale delle Marche

La Lega Navale Italiana e il Consiglio regionale delle Marche hanno firmato un accordo di collaborazione per promuovere cultura del mare, sport nautici, tutela ambientale e inclusione sociale, con particolare attenzione ai giovani e alle persone con disabilità o fragilità socio-economiche. L'intesa è stata sottoscritta il 7 agosto ad Ancona e coinvolge le 13 strutture LNI presenti nelle Marche e i loro oltre 3.500 soci.

4 settembre - Vela, ai Campionati italiani giovanili in singolo 2025 bottino ricco per gli atleti LNI

Sul Lago di Garda si sono conclusi i Campionati Italiani Giovanili delle classi in singolo 2025 (4-10 settembre).

L'evento, che ha visto tra gli organizzatori scelti dalla FIV la Lega Navale Italiana Riva del Garda, ha riunito oltre 500 atleti e atlete provenienti da tutta Italia, impegnati in sei classi veliche: le derivate Optimist, ILCA 4 e ILCA 6, i windsurf iQFOiL e Techno 293 e le barche foil Waszp. Tra i giovanissimi talenti italiani in rilievo si conferma Chiara Marras della LNI di Ostia, che ha conquistato l'argento nel windsurf Techno 293 Under 13 femminile e Irene Bernardo Silici (LNI Ostia), prima nel Techno 293 Under 15 femminile. Nel windsurf foiling, il sardo Pierluigi Caproni della LNI di Cagliari si è classificato secondo nell'iQFOiL Under 17 maschile, così come



Vittoria Marconi della LNI di Civitavecchia nell'iQFOiL Under 19 femminile. Irene Cozzolino, della Sezione di Napoli, è arrivata terza nell'ILCA 4 Under 16 femminile e Livia Beltrano, LNI Ostia, ha ottenuto la medaglia d'argento nell'ILCA 6 Under 19 femminile. Nell'Optimist, Matteo Adduci (LNI Mandello del Lario) ha chiuso al 5° posto assoluto. Nel Waszp 6.9, Pietro Moncada (LNI Messina) raccoglie un prestigioso quarto posto in poco meno di un anno di esperienza con questa classe velica e dopo l'esperienza del mondiale

9 settembre - La LNI ricorda a Brindisi i marinai civili e militari caduti in mare



La Lega Navale Italiana ha ricordato a Brindisi i marinai civili e militari caduti in mare in occasione della "Giornata della memoria dei marinai scomparsi in mare", davanti al Monumento Nazionale al Marinaio d'Italia, inaugurato nel 1933 su iniziativa LNI. Alla cerimonia hanno partecipato il Presidente nazionale Donato Marzano, autorità civili e militari e giovani atleti LNI a bordo di Optimist e barche inclusive Hansa 303, simbolo del legame tra passato e presente. Il monumento, progettato da Luigi Brunati e Amerigo Bartoli Natinguerra, conserva la memoria dei marinai caduti e rappresenta un messaggio di continuità tra le generazioni.

13 settembre - Firmato accordo di collaborazione tra Rai e Lega Navale Italiana

Al centro dell'intesa la promozione di iniziative mediatiche e di comunicazione legate al mare e alle acque interne. È stato siglato nella sede della Lega Navale di Ostia, un accordo di collaborazione istituzionale tra la Lega Navale Italiana, nella persona del Presidente Donato Marzano, e la Rai "Direzione Canone, Beni Artistici e Accordi Istituzionali". L'intesa è finalizzata alla promozione di iniziative mediatiche e di comunicazione inerenti alla diffusione e alla valorizzazione della cultura del mare, degli sport nautici, della formazione marittima, dell'inclusione sociale, della sostenibilità e della protezione dell'ambiente marino, costiero e delle acque interne, con particolare attenzione alla popolazione giovanile, alle persone con disabilità e ai soggetti con fragilità, anche attraverso progetti

condivisi tra le parti e mediante l'uso degli archivi della Rai per specifiche iniziative legate al mare, ai laghi e ai fiumi.

23 settembre - Genova, la LNI al forum Confindustria Nautica sul Diporto nautico

Nel corso dell'evento "Nautica da diporto: le istituzioni in sinergie con le imprese", ospitato al Salone Nautico di Genova con focus su lavoro, formazione e orientamento scolastico, il Direttore generale Marco Predieri ha evidenziato che la LNI nella sua attività, che ormai attraversa due secoli di storia italiana, ha sempre posto al centro il tema della cultura e dell'avvicinamento al mare, con particolare attenzione ai più giovani e al mondo della scuola. Ciò, innanzitutto, promuovendo verso i bambini e gli adolescenti la conoscenza del mare e degli sport nautici, soprattutto portando nelle scuole l'esperienza da vivere nelle scuole di vela, canoa e canottaggio





delle Sezioni della LNI. Con riferimento al settore della nautica da diporto ha sottolineato che la crescita, dimensionale e tecnologica, del settore rappresenta un'importante opportunità occupazionale. Tale sviluppo richiede oggi sempre maggiori competenze e professionalità per gli addetti con conseguente esigenza di un percorso dedicato per studenti delle scuole superiori. Per questo la Lega Navale Italiana ha stipulato un accordo con la rete degli istituti nautici d'Italia (RE.NA.) per rafforzare la collaborazione scuola-impresa e mostrare ai giovani le possibilità offerte dalle professioni del mare. La Lega Navale ha partecipato ai lavori insieme, tra gli altri, al Ministero dell'Istruzione e del Merito, INAIL, Confindustria Nautica e continua a promuovere sinergie istituzionali con enti pubblici e privati sui temi della formazione e del diporto nautico.

27 settembre - Lega Navale Italiana al Forum Risorsa Mare 2025: il ruolo sociale del mare

La Lega Navale Italiana ha partecipato al Forum "Risorsa Mare" a Civitavecchia organizzato da TEHA - The European House Ambrosetti in collaborazione con il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci. Il Presidente Donato Marzano è intervenuto nel



panel "Sport, Nautica e Turismo del Mare, un trinomio italiano" parlando del ruolo del mare come motore per la promozione sociale: un ambiente che può consentire di ridurre il divario socio-economico, formare i giovani ai valori del rispetto e della solidarietà e permettere alle persone con disabilità di esprimere appieno le proprie potenzialità.

Dopo aver illustrato i principali progetti messi in campo dalla Lega Navale per rendere il mare e gli sport nautici accessibili a tutti – dal coordinamento del progetto "Velando" sotto l'egida del Ministero per le Disabilità alla campagna "Mare di Legalità" – il Presidente Marzano ha sottolineato l'esigenza di una maggiore attenzione ai temi sociali nel Piano del Mare 2026-2028.



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)

Lecture in pozzetto

“Glénans. Corso di navigazione (Nona edizione)” (Mursia, 2025)

di Luciano Magnanelli

Vicepresidente della Lega Navale Italiana

Vero libro di mare piuttosto che un semplice manuale di vela, la nona edizione di “Glénans. Corso di navigazione” edito da Mursia, si presenta nella sua versione aggiornata mantenendo immutati i caratteri distintivi che ne hanno fatto, nelle otto precedenti edizioni, il testo di riferimento per ogni appassionato del mare: dal principiante al navigatore oceanico, dall’istruttore al regatante. L’accuratezza e la chiarezza dell’esposizione, l’approfondimento delle singole tematiche, la vastità degli argomenti trattati, la veste grafica accattivante e la ricchezza di immagini e tabelle esplicative, costituiscono ancora oggi, a 55 anni dalla prima edizione, un esempio inarrivabile di divulgazione della cultura del mare e dei principi della navigazione. Il manuale che ha formato generazioni di velisti e uomini di mare, prosegue nel solco del miglioramento e dell’aggiornamento continuo tracciato dalle precedenti edizioni, dedicando molto spazio anche ad argomenti normalmente ritenuti complementari ad un corso di navigazione, ma che invece sono suscettibili di determinare il fallimento o il successo di una regata d’altura o di una lunga crociera: la gestione dell’equipaggio e dei conflitti a bordo, la preparazione dell’imbarcazione, l’organizzazione della navigazione e dei turni di guardia, la cambusa e l’autonomia delle scorte, la gestione del sonno e del fabbisogno energetico dell’equipaggio, sono solo un esempio degli argomenti affrontati in dettaglio nel capitolo 5, “Vita di bordo”, con consigli pratici e immediati basati sull’esperienza diretta degli autori. Vengono inoltre affrontati aspetti delicati quali il rischio di violenze o discriminazioni a bordo o le precauzioni da adottare con gli sconosciuti, l’ambito legale del diportista, la responsabilità giuridi-



ca dello skipper, il comportamento in caso di incidente e la documentazione di bordo. Non vengono ignorati i mutamenti del contesto tecnologico in cui naviga oggi il velista con aperture alla pratica del foil, divenuta accessibile anche ai diportisti, all’impiego della strumentazione elettronica avanzata (ma sempre con l’invito a non trascurare il tradizionale carteggio), mentre compare anche una rinnovata attenzione agli aspetti legati ad un diporto sostenibile e rispettoso dell’ambiente,

tema caro alla Lega Navale Italiana che ha recentemente realizzato il “Ventalogo del mare” insieme a Marevivo. Anche argomenti tradizionali quali sicurezza, governo, manovre, meteorologia e manutenzione vengono affrontati con il consueto approfondimento, frutto della vasta esperienza maturata dagli istruttori della scuola di vela più famosa al mondo, “Les Glénans”. L’enorme quantità di nozioni, che rischia di saturare e di sopraffare il lettore che si avvicina per la prima volta a questo testo, risponde ad un preciso criterio: quello di non lasciare nulla al caso e di fornire al lettore tutto quel bagaglio di competenze e conoscenze che gli consentono di affrontare qualsiasi evento nelle migliori condizioni di sicurezza possibile. Traspone dal libro un profondo rispetto per il mare ed il messaggio che solo chi è in possesso di una preparazione adeguata e delle giuste conoscenze può affrontarlo in piena tranquillità. Per la sua vastità il Corso non richiede necessariamente una lettura integrale in un’unica soluzione, può essere invece utilmente impiegato come strumento di consultazione per approfondire un aspetto specifico o per migliorare la propria preparazione, ma soprattutto come efficace antidoto al senso di inadeguatezza che pervade sempre il vero marinaio nella sua eterna sfida con gli elementi.

Bando 2025 per il supporto alla pratica sportiva dei giovani atleti della Lega Navale Italiana



**Invio delle domande via PEC
alla Presidenza Nazionale
entro il 31 dicembre 2025**

**Per informazioni, consulta il sito
www.leganavale.it**



Racing
towards a
Sustainable
Future

FUTURA
MACCAFERRI

FOLLOW US



maccaferrifutura.it