

LEGA NAVALE

Dal 1897

Da tre secoli sul mare

4 - 2025

ROTTA FUTURA

Barcolana 2025, la "flotta della legalità"
premiata nella regata più grande del mondo

I protagonisti dell'Assemblea Generale dei Soci LNI 2025 a Lecco

Moto Guzzi e Ferrari: eccellenze italiane tra asfalto e mare

Alliance, il monitoraggio ambientale tra i ghiacci dell'Artico





**Regalati un anno di sport, cultura,
formazione, divertimento e amicizia**



**ISCRIVITI PER IL 2026 ALLA
LEGA NAVALE ITALIANA E ABBONATI ALLA
RIVISTA "LEGA NAVALE"**

Dal 1897 al servizio delle persone

www.leganavale.it

sommario

Anno CXXVIII - N. 4 - luglio-agosto 2025

2

Punto nave

di Donato Marzano

5

Il mare e gli sport nautici

di Giorgia D'Errico

6

L'Assemblea Generale dei Soci LNI a Lecco

di Rachele Colasante

10

Antonio Rossi, una vita da atleta

di Michele Valente

13

Andrea Mura, il navigatore "marelingua"

di Michele Valente

16

Barcolana, La regata più partecipata al mondo

di Giulio Guazzini

20

La "flotta della legalità" alla Barcolana 57

di Agatino Catania

23

Moto Guzzi tra cielo e mare

di Vincenzo Grienti

26

La moto in ricordo dei fondatori

di Antonello de Renzis Sonnino

27

Museo Barca Lariana

di Marco Biondi e Ferdinando Zanoletti

30

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

33

La "barca della legalità"

a cura delle redazioni "Lega Navale" e "Bolina"

34

Fare Ferrari al di là dell'asfalto

di Alberto Morici

37

Alle origini della... patente nautica

di Rosario Guagliardo

40

Intervista al Comandante Generale Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Sergio Liardo

di Antonello de Renzis Sonnino

43

Professione: marittimo

di Paola Vidotto

45

Nave Alliance

di Stefano Febbraro

47

Intervista alla Delegata regionale LNI per la Lombardia Federica Manoli

di Michele Valente

52

Natale in mare

di Joseph Conrad

54

Barche e misteri

di Sergio Gamberale

57

Il mio mare: una preghiera laica

di Veronica Maya

58

Gente di Lega Navale

a cura della redazione di "Lega Navale"

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 Dicembre 2025

Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Vorrei condividere con voi alcune considerazioni dopo l'AGS, l'Assemblea Generale Soci di Lecco di fine ottobre, bella e costruttiva occasione di incontro che ha visto la partecipazione di presidenti delle strutture periferiche più numerosa degli ultimi vent'anni. Incontro è una parola molto importante per chi va per mare e per chi lo ama perché mare è da sempre sinonimo di incontro. Un ambiente, un'opportunità, un insieme naturale che favorisce un collegamento, uno scambio di esperienze, un'occasione di contatto tra popoli, etnie, culture, credo religiosi e lingue diverse. Così come lo sport è da sempre sinonimo di confronto con le proprie capacità e con i propri limiti, di socializzazione con altri atleti e con i membri del proprio team. E infatti coniugando mare e sport, proprio gli sport nautici e l'andar per mare o per laghi senza gareggiare costituiscono un'occasione di incontro più intimo con se stessi, con i propri limiti, aspirazioni, debolezze e al tempo stesso un'esperienza di socialità unica proprio perché il mare è un maestro di vita che insegna i valori dell'amicizia, della solidarietà e del rispetto. E questi sono i principi della nostra "Carta dei Valori" che insegniamo ai nostri allievi e che ogni socio della LNI deve conoscere, rispettare e diffondere. Parafrasando Totò, il mare è anche una straordinaria "livella" perché al suo confronto siamo tutti uguali, che si tratti di una coppia di sportivi normodotati o di persone con disabilità a bordo di una deriva inclusiva tipo Hansa 303 o di un equipaggio a bordo di una nave passeggeri o di portaerei. A bordo funziona il team, lo spirito di squadra, il rispetto tra i membri dell'equipaggio a prescindere da ruoli e responsabilità, atteso che al comandante o allo skipper tocca l'ultima parola soprattutto nelle situazioni di emergenza. Il mio impegno personale e professionale, le mie missioni, per cui mi sono sempre battuto, sono state quelle



Un momento dei lavori dell'Assemblea Generale LNI 2025

di “mettere il mare al centro” e fare del mare un’opportunità di incontro e di confronto dal punto di vista strategico, economico, culturale, sociale e sportivo. L’incontro con il mare è anche un’emozione che viviamo con gesti semplici: nuotando, immergendoci o navigando a bordo di laser o di una canoa. Un incontro di emozioni quindi che tutti dovrebbero provare e mi resta dentro il ricordo di un colloquio con un bambino del quartiere Zen di Palermo che vedendo per la prima volta la sua città dal mare a bordo di una delle “barche della legalità” della Lega Navale Italiana mi disse con stupore quanto fosse bello guardare Palermo dal mare. Valori che devono ispirare ogni giorno la nostra rotta e ad educarci al senso del dovere, quello che dobbiamo verso gli altri, in particolare per le persone più fragili e per il nostro mare, che stiamo barbaramente aggredendo con l’inquinamento da plastica e non solo. Chi ama il mare, lo protegge, sempre. Lo sanno bene quelli che mi piace chiamare “supereroi buoni” dei nostri tempi: quei campioni dello sport e delle discipline olimpiche e paralimpiche che con le loro imprese, l’impegno e la dedizione quotidiana nell’allenamento e nelle competizioni ispirano i nostri giovani a seguire dei modelli di vita positivi. Il mare è una meravigliosa e potente occasione di incontro e quindi di relazione, fondamentali per conoscersi, crescere ed affrontare concretamente problemi e situazioni anche complesse così come abbiamo fatto nell’AGS. L’Assemblea 2025 ha confermato ancora una volta la piena sinergia e unità d’intenti di tutta la Lega Navale ed i rappresentanti delle 177 Sezioni e Delegazioni presenti hanno condiviso unanimemente le linee programmatiche della Presidenza Nazionale che ci vedranno nel 2026 continuare a lavorare in particolare nei settori dell’inclusione sociale, dell’avvicinamento al mare ed agli sport nautici ed alla protezione dell’ambiente. I lavori sono stati caratterizzati da un sano e concreto confronto e costituiranno il riferimento del lavoro del prossimo anno, l’ultimo del mio periodo alla guida della LNI, che vedrà come momento fondamentale la convocazione degli “Stati Generali della Lega Navale Italiana”, che costituiranno la base dell’aggiornamento del quadro normativo di riferimento e della risoluzione delle problematiche che affliggono la nostra Associazione. Con questo numero distribuiamo il calendario 2026 realizzato con gli scatti dei nostri soci che ben rappresentano “dal di dentro” chi siamo e cosa facciamo e con l’occasione vorrei estendere a voi tutti, ai vostri famigliari ed agli amici della LNI gli auguri di un sereno Natale e di un felice anno nuovo.



Il Presidente Marzano insieme ai giovani soci della Lega Navale di Ostia seduti su Hansa 303



Il Presidente Marzano con un giovane velista della LNI Trapani, sullo sfondo il murale dedicato al magistrato Giangiacomo Ciaccio Montalto cui è stata intitolata la “barca della legalità” Vega.



Cima rossa

La campagna nazionale della LNI
contro la violenza sulle donne

"Lega Navale, porto sicuro contro ogni
genere di violenza"

Dal 21 novembre al 5 dicembre 2025, la Lega Navale Italiana ha promosso attività di sensibilizzazione in tutta Italia mettendo al centro i valori della solidarietà e del rispetto attraverso il mare e le attività nautiche, straordinari strumenti educativi per i giovani e opportunità di indipendenza per le donne.



Sestante Il mare e gli sport nautici opportunità per i minori in condizione di svantaggio



di Giorgia D'Errico

Direttrice delle Relazioni Istituzionali, Advocacy e Policy di Save the Children Italia

Save the Children è l'organizzazione che da oltre 100 anni lotta per salvare i bambini e le bambine e garantire loro un futuro e opera in più di 110 Paesi del mondo, compresa l'Italia, con interventi di salute, educazione e protezione. In Italia dal 2014 contrastiamo la povertà educativa con i Punti Luce: spazi gratuiti ad alta intensità educativa, nati nei quartieri più svantaggiati e privi di servizi, che oggi sono 27 in 15 regioni, in 20 città. Il lavoro dei Punti Luce si muove su due piani: da un lato quello comunitario, rafforzando la "comunità educante" – famiglie, scuole, associazioni – dall'altro quello individuale, con le doti educative, piani personalizzati di supporto individuale a bambini e adolescenti in povertà. In Italia, un milione e 300mila di minori, pari al 13,8% del totale, vive in condizioni di povertà assoluta che a sua volta alimenta la povertà educativa, riducendo le capacità di ciascun ragazzo e ragazza di apprendere, sperimentare, sviluppare e far fiorire liberamente capacità, talenti e aspirazioni. Save the Children pone tra i suoi obiettivi primari proprio quello di trovare gli strumenti per poter abbattere i divari culturali ed educativi e tra gli strumenti che più aiutano i ragazzi e le ragazze in questo senso c'è sicuramente lo sport. L'attività sportiva, infatti, contribuisce non solo alla salute e alla crescita di bambini e bambine, ragazzi e ragazze, ma ha una grande influenza anche sul loro benessere psico-sociale. Siamo assolutamente convinti che l'attività sportiva sia uno

strumento educativo che permette di approfondire la conoscenza di sé stessi e del contesto in cui si vive. Lo sport quindi favorisce le relazioni, aiuta a gestire i conflitti, a confrontarsi con i propri coetanei, con mondi e culture diverse e può naturalmente anche essere praticato a scopo preventivo e per combattere la povertà educativa. E poi tra le immagini più belle che riproducono bambini e bambine ci sono quelle che li ritraggono mentre fanno sport, perché in quei contesti mostrano i loro sorrisi migliori, la felicità di avercela fatta, di correre, di segnare un punto o nell'imparare il gioco di squadra. La pratica sportiva è un collante sociale soprattutto per gli adolescenti, è un canale attraverso il quale far emergere i propri desideri e le proprie aspirazioni. Dal 2024, tutto questo lo abbiamo ritrovato anche attraverso la partnership diretta con la Lega Navale Italiana che prevede corsi gratuiti di avviamento alla vela per ragazzi e ragazze tra i 12 e i 16 anni che frequentano 10 Punti Luce sulle coste italiane e non solo. Questa collaborazione ha tra i suoi obiettivi, oltre all'acquisizione delle competenze, quello di rafforzare la fiducia in sé stessi, l'autostima e stimolare la tenacia, il coraggio e il senso di responsabilità. Obiettivi nei quali crediamo fortemente e sui quali proviamo a lavorare ogni giorno. «Abbiamo imparato a manovrare una barca a vela, a sentire il vento, a leggere le onde» così dice Sofia, 15 anni. E non c'è niente di più bello che avvertire, nelle loro parole, la loro felicità.

Quel ramo del lago che guarda al futuro

Storie e protagonisti dell'Assemblea Generale dei Soci LNI a Lecco, la più partecipata degli anni 2000

di Rachele Colasante

Collaboratrice di "Lega Navale" e addetta comunicazione LNI

Lecco ha ospitato l'Assemblea Generale dei Soci (AGS) della Lega Navale Italiana più partecipata degli anni 2000. L'AGS, che si riunisce una volta l'anno in una città diversa, è l'organo di vertice dell'associazione che delibera sugli indirizzi strategici della Lega Navale Italiana. La partecipazione di 174 rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni ai lavori dell'assemblea, che si è svolta presso l'Auditorium della Camera di Commercio Como-Lecco dal 30 ottobre al 1° novembre organizzata dalle Sezioni LNI di Mandello del Lario e Milano, la crescita del numero di attività e progetti, la solida situazione finanziaria dell'ente e l'incremento del numero di soci – superata la quota dei 61.000 associati, con un trend che si conferma in crescita anche nel 2025 – consentono di guardare con ottimismo al futuro. "L'assemblea 2025 ha confermato ancora una volta la piena sinergia e unità d'intenti di tutta la

Lega Navale", ha commentato l'ammiraglio Donato Marzano, presidente della Lega Navale Italiana al secondo mandato alla guida dell'associazione (2023-26). "I rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni hanno condiviso unanimemente le linee programmatiche della Presidenza nazionale che ci vedranno nel 2026 continuare a lavorare in particolare nei settori dell'inclusione sociale e di protezione dell'ambiente. I lavori sono stati caratterizzati da un sano confronto che costituirà il riferimento del lavoro del prossimo anno con la convocazione degli Stati generali della Lega Navale Italiana, che costituiranno la base dell'aggiornamento del quadro normativo di riferimento e della risoluzione delle problematiche che affliggono l'ente". Il 30 ottobre, l'apertura dei lavori è stata affidata ai bambini della scuola elementare "Pietro Scola", che hanno intonato l'inno nazionale, seguita dai saluti delle autorità

regionali e locali. Il Sottosegretario allo Sport e ai Giovani della Regione Lombardia, Federica Picchi, ha ricordato il valore educativo e inclusivo delle attività della Lega Navale, sottolineando in particolare l'impegno verso i giovani e le persone con disabilità. Proprio con la Regione Lombardia, la LNI ha recentemente siglato un accordo per sviluppare iniziative sportive, sociali e ambientali su laghi e fiumi. Il sindaco di Lecco, Mauro Gattinoni, ha accolto i delegati provenienti da tutta Italia evidenziando l'importanza di tutelare e valorizzare "il patrimonio dell'acqua



Il panel sui valori dello sport ha aperto i lavori dell'AGS 2025

dolce” e di promuovere il rispetto della natura attraverso lo sport. “Siete un motore culturale perché trasmettete ogni giorno valori ai giovani”, ha aggiunto il prefetto Paolo Ponta. Nel suo intervento, il Presidente della LNI Donato Marzano, ha richiamato l’attualità dei principi fondativi dell’associazione – rispetto, solidarietà, uguaglianza tra soci e socie – e la necessità di un aggiornamento normativo e organizzativo per rispondere alle sfide di oggi e gestire al meglio la crescita dei progetti e delle relazioni istituzionali. La giornata inaugurale è stata animata da un talk condotto da Guido Meda, vicedirettore di Sky Sport e volto iconico del giornalismo sportivo italiano. Conosciuto per la sua lunga carriera nel commento del Motomondiale e dell’ultima America’s Cup e per la sua capacità di raccontare lo sport con passione e competenza, Meda ha guidato l’incontro dedicato agli sport nautici e ai valori che li accompagnano. Ospiti del talk sono stati Antonio Rossi, Andrea Mura, Eleonora Ferroni e Giacomo Filippo Martini. Appena prende la parola si definisce un “raccontatore”, qualcuno che sa parlare e farsi ascoltare da chi ha davanti. Ciò che Meda sottolinea più volte nel suo intervento è l’importanza della collaborazione, alla base dello spirito della LNI. “E’ un valore sostanziale per chi fa parte dell’ente pubblico. Grazie per ciò che fate per chi è appassionato di mare, per chi c’è stato, chi c’è e chi ci sarà. Nessuno di voi fa qualcosa di ordinario e di normale, dalle pagaiate di Antonio Rossi a chi ha una disabilità e sfida i limiti che pensa di poter avere, fino ad arrivare a chi affronta due volte da solo il giro del mondo in solitaria”, afferma Meda prima di iniziare il panel e passare la parola ad Antonio Rossi, campione olimpico di canoa e attuale presidente della Federazione Italiana Canoa Kayak (FICK). Vincitore di tre medaglie d’oro olimpiche e cinque mondiali, Rossi ha dedicato la sua carriera alla promozione dello sport come strumento educativo e di crescita personale. Nel 2023 ha inoltre partecipato e vinto, insieme all’ex ginnasta Yuri Chechi, il programma televisivo “Pechino Express”, dimostrando ancora una volta spirito di squadra e determinazione. “Senza passione tutto diventa un sacrificio, se ce l’hai e ti piace quello che fai sono scelte, non più un peso”, ha detto il presidente della FICK, aggiungendo poi che lo sport restituisce valori utili non solo nell’at-

tività sportiva, ma anche nel lavoro e nella vita di tutti i giorni. E’ stato poi il turno di Andrea Mura, navigatore oceanico e velista professionista cagliaritano, è noto per le sue imprese in solitario e per i successi in regate internazionali come la Route du Rhum e la Ostar. Durante l’incontro ha raccontato però della sua esperienza nella Global Solo Challenge, una regata velica oceanica in solitario e senza scalo che prevede il giro del mondo lungo le rotte dei grandi capi (Buona Speranza, Leeuwin e Horn). La competizione si distingue per il suo sistema di partenze scaglionate, che consente a imbarcazioni di diversa classe di gareggiare ad armi pari. Mura ha definito la sfida “un viaggio verso l’infinito e un confronto profondo con sé stessi”. Eleonora Ferroni, velista paralimpica della Lega Navale Italiana di Chiavari-Lavagna, non è solo campionessa, ma da anni è impegnata nella promozione della vela accessibile e nell’inclusione delle persone con disabilità attraverso lo sport. La sua attività si concentra



La relazione del Presidente Marzano nella giornata di lavori

sulla diffusione di progetti formativi e sull’avvicinamento dei giovani alla vela come strumento di autonomia e rinascita. Durante il suo intervento ha ricordato come “basti una scintilla per cambiare la prospettiva di chi vive una disabilità”. Quando Meda le domanda contro cosa si scontri nella sua attività di promozione, l’atleta risponde che in realtà non è difficile come si possa credere: chi ha difficoltà aspetta solo un piccolo segnale di apertura per uscire dalla propria quotidianità. Anche un’uscita è un modo per stare insieme e aiuta a combattere la quotidianità, creando un legame che è difficile trovare in altre occasioni.



Il Presidente Marzano con i protagonisti del panel sullo sport

“E’ più facile di quanto si pensi, basta volerlo”. L’importante però, ha aggiunto, è di non insistere con chi potrebbe non avere voglia di partecipare in questo tipo di attività, potrebbero non avere voglia, così come avere paura. Per ragazzi più giovani e con problematiche di tipo psichico c’è anche chiusura da parte delle famiglie, bisogna lavorare con loro, nonostante non sia facile. Ferroni ha raccontato anche che nella sua Sezione spesso sono state organizzate uscite in barca per dimostrare alle famiglie in cosa effettivamente consista questo sport. A chiudere il gruppo degli ospiti, il giovane velista Giacomo Filippo Martini, giovane socio della Sezione della Lega Navale di Mandello del Lario, che rappresenta la nuova generazione della vela targata LNI, portando avanti con entusiasmo i valori della disciplina e dell’impegno sportivo. Al panel ha partecipato lo stesso Presidente Marzano: “Le vittorie degli

atleti olimpici e paralimpici, i nostri ‘supereroi buoni’, sono un motore per diffondere la cultura del mare”, aggiungendo poi che in Italia c’è ancora molto da fare per rendere gli sport nautici più accessibili. “Come Lega Navale lavoriamo insieme a istituzioni e federazioni per avvicinare sempre più persone al mare e alle acque interne, favorendo una pratica sicura e consapevole”. Nel corso dell’AGS è stata approvata la relazione del Presidente nazionale sull’andamento generale dell’associazione e sulle direttive strategiche che guideranno l’attività del 2026. Nel corso dei lavori, il Direttore generale Marco Predieri ha presentato inoltre il bilancio di previsione finanziaria per l’anno 2026, illustrando una gestione improntata alla prudenza, ma anche al sostegno di nuovi progetti dedicati alla formazione, all’inclusione sociale, alla tutela ambientale in coerenza con la missione storica della Lega Navale. L’assemblea ha inoltre proceduto all’elezione dei tre rappresentanti delle strutture periferiche che entreranno a far parte del Consiglio Direttivo Nazionale per il triennio 2026-2028. Per il Nord Italia è stato confermato il consigliere nazionale uscente Massimo Comelato (LNI Venezia), figura di riferimento nel mondo della vela lagunare e promotore di iniziative volte a valorizzare la tradizione marittima veneta. Per il Centro Italia e la Sardegna è stata rieletta Carola De Fazio, già consigliera nel triennio 2023-2026 e presidente della Lega Navale di Ostia, dove ha sviluppato numerosi progetti legati alla vela giovanile e all’educazione ambientale. Per il Sud e la Sicilia, l’assemblea ha designato Francesco Mazzotta,

presidente della Sezione di San Foca (Lecce), attivo nella promozione della cultura del mare e nella diffusione di programmi di educazione alla sicurezza in mare. L’ammiraglio Marzano ha infine annunciato la convocazione per il 2026 degli Stati Generali della Lega Navale Italiana, un importante appuntamento di confronto e programmazione che coinvolgerà l’intera rete territoriale. L’obiettivo sarà quello di aggiornare il quadro normativo di riferimento, individuare soluzioni condivise alle criticità operative e definire nuove strategie per affrontare le sfide del futuro, mantenendo saldo il legame tra tradizione marinara e innovazione.

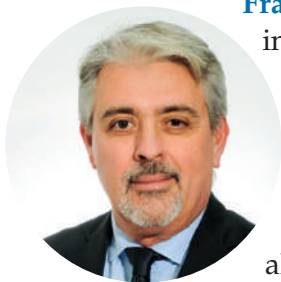


Il Presidente Marzano insieme ai consiglieri nazionali uscente ed entranti

Il profilo dei consiglieri nazionali eletti per il triennio 2026-28 all'AGS di Lecco



Massimo Comelato è entrato a far parte della Lega Navale Italiana nel 1968, durante gli studi all'Istituto Tecnico Nautico di Venezia. Dopo una carriera come Ufficiale di bordo, è tornato attivamente nell'associazione nel 2000, fino a diventare vicepresidente nel 2017 e poi presidente della Sezione di Venezia nel 2021. Nel 2022, pur non essendosi candidato, è stato nominato Consigliere Nazionale grazie alla stima ottenuta e ai risultati conseguiti dalla sua Sezione. Da allora ha collaborato con impegno al rinnovamento della LNI, decidendo di ricandidarsi per proseguire il lavoro iniziato. Oggi, in pensione dopo una lunga carriera in Italia e all'estero, continua a dedicarsi alla formazione dei giovani e alla diffusione della cultura marittima: tiene corsi di educazione marinara nelle scuole, partecipa alle commissioni per le patenti nautiche, collabora con la Guardia Costiera, la Marina Militare e l'Istituto Tecnico Nautico di Venezia, e organizza attività didattiche e corsi presso la Sezione e la base nautica. Con la sua esperienza e passione, Massimo si impegna a trasmettere ai più giovani l'amore per il mare e i valori della marittimità che da sempre caratterizzano la Lega Navale Italiana.



Francesco Mazzotta è un avvocato esperto in diritto civile, con specializzazioni in ambito immobiliare, familiare, successorio e nella responsabilità civile, anche medica. Nella Lega Navale Italiana Sezione di San Foca è socio dal 2000: prima come Consigliere allo sport, poi, dal 2011 come presidente. Sotto la sua guida, la Sezione ha promosso progetti di inclusione e solidarietà come "Navig-Abile" e "Dolce Mare", oltre a collaborazioni con associazioni e istituti scolastici per diffondere la cultura del mare, lo sport e l'educazione ambientale. Attento anche alle tematiche ecologiche, Francesco ha ideato iniziative come "Pulispiagge" e "Pulifondali", dedicate alla tutela delle coste e dei fondali marini. Per la sua esperienza e dedizione, è stato eletto Consigliere Nazionale della Lega Navale Italiana. Viene definito affettuosamente come un "malato di mare", espressione che racchiude la sua instancabile passione e il suo impegno nel trasmettere i valori del mare alle nuove generazioni.



Carola De Fazio ricorda il suo primo incontro con la LNI: "Il mio percorso con la Lega Navale è iniziato, in un certo senso, con la vita stessa, quella che mio padre e mia madre mi hanno donato in un lontano luglio degli anni '70". All'epoca, la Sezione di Ostia aveva un custode: suo nonno, nominato dalla Marina Militare come il "custode del faro". Era un marinaio d'altri tempi, che non solo vigilava sulla base, ma ne garantiva la sicurezza e metteva in mare, ogni anno, centinaia di bambini, trasmettendo loro le arti marinare di una volta. Carola è cresciuta lì, in quel mondo fatto di mare, vento e salsedine, con il privilegio, e forse anche la fortuna, di provenire da una famiglia umile di pescatori, senza alcuna possibilità economica di accedere agli sport nautici, ma con un'intera base come campo giochi. Ed è proprio dal gioco che è nata in lei una passione sconfinata per il mare. Negli anni è passata dall'optimist al windsurf, fino al kite e alla vela d'altura. Il suo più grande amore, tuttavia, resta il windsurf, che continua a praticare con entusiasmo nelle competizioni nazionali e internazionali. Oggi, ciò che le dona più gioia è poter trasmettere questa stessa energia e passione ai bambini, nel ruolo di istruttrice. Ha scelto di ricandidarsi come consigliera per spirito di servizio e per quel profondo senso di appartenenza verso la Lega Navale. Dopo tanti anni di mare, ha sentito fosse giusto mettere a disposizione la propria esperienza e la propria energia per contribuire a costruire una Lega Navale sempre più grande, più aperta e più unita, anche oltre il proprio bacino territoriale. Nella vita professionale, Carola è *country manager* per l'Italia di una multinazionale del settore Rent a Car. È un ruolo impegnativo, che le consente di mettere in campo organizzazione, leadership e capacità di gestione delle persone.

Antonio Rossi, una vita da atleta

All'AGS LNI 2025 il campione olimpico e Presidente FICK: passione, disciplina e mentalità vincente

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale di "Lega Navale"



*Antonio Rossi,
dal 2025 presidente della
Federazione Italiana Canoa Kayak
(FICK)*

Ci racconta la sua prima volta in canoa?

Sono andato in canoa la prima volta sul lago a Lecco e avevo una canoa rosa. Al di là dell'imbarazzo e del dolore alle ginocchia e ai quadricipiti il senso di libertà e lo stupore di vedere il lago da un'altra prospettiva, di sentirmi sospeso sull'acqua mi ha completamente stregato.

Quando ha capito che questo sport sarebbe potuto diventare non solo una passione, ma la sua carriera e la sua vita?

Dopo il primo titolo italiano junior nel 1985 ho cominciato a sognare di indossare la maglia azzurra ma ho capito di avere una vera chance di trasformare questa passione nella mia vita professionale quando ho indossato i colori delle Fiamme Gialle nel 1988. Finita la carriera agonistica non pensavo che sarebbe potuto diventare il mio lavoro o che sarei diventato Presidente ma è un ambiente che sento mio, sento di appartenere a questa grande famiglia e voglio dare il mio contributo per far crescere il movimento con l'esperienza che ho fatto sia da atleta che da dirigente.

Qual è il ricordo più intenso delle sue Olimpiadi? Se dovesse scegliere una sola vittoria da portare con sé per sempre, quale sarebbe e perché?

Pechino 2008, il giro di pista con il tricolore in mano. Reputo tutte le medaglie importanti allo stesso modo ma essere il portabandiera dell'Italia in quella Olimpiade è stato un grande onore, un momento di estasi e felicità che supera la gioia per una medaglia, anche per il percorso attraverso il quale ero arrivato a Pechino con i miei compagni del K4.

Quanto della mentalità, della disciplina e della preparazione dell'atleta porta ancora con sé oggi nel suo ruolo di Presidente della FICK?

La mentalità da atleta ti resta dentro e ho sempre fatto tesoro degli insegnamenti ricevuti in quegli anni e ho cercato di trasferirli nel lavoro come nella vita e in tutti i ruoli che ho affrontato.

La Lega Navale Italiana condivide con la FICK l'importanza di avvicinare al mare e agli sport della pagaia i giovani e le persone con disabilità: quali sono le priorità e su cosa si sta concentrando la Federazione per rendere la canoa/kayak un'opportunità di inclusione per tutti?

Credo che la possibilità che la canoa dà agli atleti con disabilità di poter sognare le paralimpiadi sia una grande opportunità



*Rossi portabandiera italiano
alle Olimpiadi di Pechino 2008*



Antonio Rossi insieme a Luciano Buonfiglio, presidente del CONI e già presidente FICK, e i medagliati olimpici italiani ai Mondiali Canoa e Paracanoa a Milano

e sia un messaggio positivo per tutte le persone con disabilità. Quando poi si gareggia con la maglia azzurra non si guarda più alla disabilità ma al gesto atletico e la federazione sta investendo molto per mettere gli atleti nelle condizioni di vincere, così come stiamo investendo da anni con convinzione sulla crescita del movimento cercando di mettere in canoa quante più persone possibili, perché in canoa siamo tutti uguali. Inoltre il nostro impegno sul territorio è costante, con i nostri club, per cercare di dare una nuova opportunità alle persone con disabilità

È stato vincitore insieme a Jury Chechi della dodicesima edizione di Pechino Express. Cosa ha rappresentato questa esperienza per lei?

È stata un'esperienza bellissima, un viaggio nel senso più autentico affrontato con una grande amico. Tante persone di culture diverse ci hanno aperto le loro case e al di là della vittoria mi piace sottolineare come siano emersi i valori sportivi con cui entrambi siamo cresciuti ed la cosa che è stata maggiormente apprezzata dal pubblico.

Chi frequenta abitualmente il mare o i laghi sa bene quanto sia importante proteggere l'ambiente. Ci sono particolari progetti o attività in questo settore che state portando avanti come Federazione?

I canonisti sono riconosciuti come sentinelle dell'ambiente, ci rendiamo conto immediatamente



Antonio Rossi insieme a Jury Chechi, i "medagliati" vincitori dell'edizione 2025 del programma tv Pechino Express (credit: Sky)

dello stato delle nostre acque e la tutela del nostro elemento è nel nostro Dna. Abbiamo partecipato ad un progetto di promozione e valorizzazione delle località dove si pratica la canoa con il Ministero degli Esteri, per far conoscere oltre confine le nostre bellezze ma sul tema della cultura ambientale abbiamo anche il progetto Ri-Pagaia con il quale abbiamo costruito delle canoe con le plastiche urbane riciclate con cui stiamo mettendo in acqua tantissimi ragazzi delle scuole, sensibilizzando sull'importanza di preservare il mondo in cui viviamo. Inoltre con i Mondiali di canoa sprint di Milano si è chiuso il progetto DECK con il quale abbiamo istituito un protocollo di azioni volto alla sostenibilità e alla tutela ambientale nelle gare di canoa che sarà replicato in tutti gli eventi internazionali.

Chiudiamo su un tema di estrema importanza al quale ha dedicato molta attenzione e su cui anche la Lega Navale è impegnata da tempo: quello della prevenzione della salute. Come trasmettere agli sportivi di tutte le età e non solo l'importanza di adottare stili di vita corretti?

Basta fargli provare una volta la canoa e si innamoreranno di questo sport come ho fatto io. Dobbiamo indurre le persone a non impigrirsi perché lo sport è alla base di uno stile di vita sano e corretto. La canoa inoltre si pratica su fiumi, laghi e mari, si vive in compagnia e il senso di libertà, a contatto con la natura, non ha eguali.



Rossi e Bonomi, medaglia d'oro nel K2 1000 alle Olimpiadi di Sydney 2000 (Credit: EPA)

Andrea Mura, il navigatore “marelingua”

Ospite dell'Assemblea Generale dei Soci LNI 2025, il grande velista sardo si racconta

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale di “Lega Navale”

Ci racconta la sua prima volta in barca a vela?

La prima volta che sono salito in barca a vela ero molto piccolo ed è stato con mio padre nei primi anni '60. Lui era uno dei fondatori dello Yacht Club Cagliari, istituito proprio nel 1964, l'anno in cui sono nato. Sono andato in mare con lui: era un amatore e andava all'epoca sui Flying Dutchman, al tempo classe olimpica. Avevamo la fortuna di avere una piccola flotta di queste barche al Poetto a Cagliari e dunque le prime uscite le ho fatte lì d'estate. La passione per la vela è scattata da subito. Cagliari mi ha dato il vantaggio di poter navigare tutto l'anno. Grazie



Andrea Mura sulla sua “Vento di Sardegna”

al suo clima mite, infatti, sono sempre stati brevi i periodi dell'anno in cui non si poteva uscire in mare. Ho navigato tanto sulle derive e l'ho potuto fare molto di più di tanti miei coetanei di altre parti d'Italia, proprio in virtù di condizioni climatiche favorevoli. Quando cominciai l'attività agonistica avevo macinato moltissime ore in mare e avevo una dimestichezza con la barca superiore a quella dei miei avversari, fatto che mi ha portato a conquistare a 16 e 17 anni due Europei nella classe 420 e un Mondiale juniores nella Classe 470 conquistando il riconoscimento di miglior timoniere dell'anno.

Quali competenze tecniche e capacità fisiche e mentali sono indispensabili per affrontare con successo le grandi imprese sportive?

Sembra banale dirlo, ma è necessario partire dalla passione. Qualcosa che ti deve piacere all'ennesima potenza e che diventa anche la tua ragione di vita. Mangi, dormi e vivi pensando alla prossima uscita in mare. Hai la vela in testa, per capirci. Questo richiede concentrazione e dedizione, atteggiamenti oggi purtroppo sempre più rari. Andare in barca significa imparare ad avere spirito di sacrificio: sei spesso bagnato, senti il freddo o il caldo, provi la fatica dell'armare e disarmare la barca. La passione, direi viscerale, ti spinge anche ad accettare delle rinunce, come quella di fare tardi il sabato sera e andare in discoteca oppure certi eccessi che fanno i giovani oggi e che facevano anche quando ero giovane io. Se ce l'hai nell'indole, rinunci un po' alla tua vita sociale da adolescente e da giovane adulto perché sei concentrato sullo sport e sull'agonismo. Per raccontare un fatto simpatico, da piccolo mi chiamavano “zio” perché ero più maturo dei miei coetanei. Arrivi a partecipare a 60 anni a competizioni come la Global Solo Challenge (il giro del mondo in solitaria senza assistenza né scalo, che ha visto arrivare Mura sul podio, al terzo posto in tempo corretto e primo in tempo reale, compiendo



Mura all'AGS LNI di Lecco con il Presidente Donato Marzano e il Vicepresidente Luciano Magnanelli

l'intero percorso di oltre 35 mila miglia in 120 giorni, con molteplici record, tra cui quello di 379 miglia in 24 ore, nell'edizione 2023-24, ndr) dopo che hai navigato su tutti i tipi di derive, di barche chigliate, fino ad arrivare ai supermaxi, alle barche di Coppa America, alle regate offshore lunghe, anche in equipaggio, navigando con regatanti molto forti, atleti olimpici o semplici crocieristi. Quando raggiungi certi livelli di esperienza tutto diventa più naturale.

Le regate in solitario mettono a dura prova equilibrio e concentrazione. Come si affronta la solitudine e la gestione di ogni decisione in mare aperto?

L'esperienza fa la differenza! Diventa normalità, quasi come prendere l'auto e spostarsi per un viaggio su strada. La prima traversata ti lascia sempre quella sensazione di novità, mentre le successive le vivi come una routine. Questo ti consente in qualche modo di esorcizzare la paura perché hai in mente tutta una serie di casistiche, di condizioni meteorologiche e di situazioni che hai già vissuto in tante occasioni. Questo ripetersi ti priva in parte di quel senso emozionale dell'ignoto e di aver fatto per te qualcosa di pionieristico. Al contempo guadagni, grazie all'esperienza acquisita, una certa sicurezza e consapevolezza perché sai quello che stai andando a fare. Mi ritengo un "marelingua" perché parlo la lingua del mare come un nativo inglese parla la lingua inglese, di certo non come potrebbe parlarla un italiano che, pur avendo studiato molto bene, non sarà mai un madrelingua. Tutto questo ha agevolato la mia capacità di stare in solitudine, pur nascendo sportivamente in equipaggio sia su derive che naturalmente in Coppa America. Andare da soli ti insegna a sconfinare quelle che sono state le tue abitudini di velista fino a quel momento. Adrenalina e curiosità fanno il resto. Vorrei sottolineare anche che tutto questo percorso fa la differenza rispetto ad un navigatore che ha acquisito esperienza direttamente su barche oceaniche; potrà anche diventare un buon marinaio, ma difficilmente riuscirà a sviluppare quelle basi e quella finezza tecnica che solo le derive possono insegnarti. Non si può andare all'università senza aver superato le scuole medie e superiori..

C'è un episodio che ha segnato una svolta nella sua carriera?

Sicuramente la Coppa America. Ti dà l'opportunità di lavorare con un team professionale, formato da persone più grandi di te e con un'esperienza incredibile. Essere entrato ne "Il Moro di Venezia"

dal 1989 al 1992 è stato un vero e proprio "master di vita", non solo per avermi consentito di imparare la lingua inglese, ma anche per essere stato costantemente in contatto con decine di professionisti provenienti da contesti etnici e nazionali diversi, tutti uniti nello stesso progetto sportivo con budget importanti e anche con una certa pressione. In fondo sei lì per vincere la Coppa America. Ero tra i più giovani al tempo e avevo fatto fatica a farmi accettare. Mi sentivo un pesce fuor d'acqua all'inizio: ero introverso, stavo passando da una barca di 100 kg ad una di 20 tonnellate e soprattutto dovevo imparare a lavorare in squadra.



Mura insieme alla sua famiglia festeggia l'arrivo a La Coruña al termine della Global Solo Challenge

Quando è terminata questa esperienza mi sentivo un'altra persona, mi ha cambiato nel DNA. In un team di Coppa America impari a risolvere problemi complessi, tecnici e umani, dalle pompe idrauliche ai rapporti interpersonali. Ma la mia specialità erano le vele. Ho sempre alzato gli occhi al cielo e guardato in testa d'albero per ammirare il loro profilo alare. La messa appunto della barca poi: mi ha sempre affascinato interrogarmi e sperimentare come poter far correre la barca più veloce delle altre. Quando sei progettista, meccanico e collaudatore hai praticamente chiuso il cerchio! Voglio anche aggiungere che per essere un bravo regatante devi essere un bravo crocierista. La crociera, spesso sottovalutata dai regatanti anche più esperti, ti insegna ad aggiustare quello che hai a bordo, competenze che tornano utili anche in regata.

Ne abbiamo parlato al Salone Nautico di Genova in occasione del primo degli "Incontri di vela" promossi da Lega Navale Italiana e SoloVelaNet. Come si affronta un evento meteorologico estremo in barca?

Anche in questo caso l'esperienza gioca un ruolo fondamentale. Ci sono delle regole di base che un "buon padre di famiglia" dovrebbe seguire. Ci sono strumenti gratuiti e online oggi che ti consentono di verificare le condizioni meteo prima di uscire, se c'è il rischio di certe situazioni. Quando vedo che la situazione volge al peggio, ad esempio con burrasche a 30 nodi, cerco riparo in porto ove possibile. In situazioni del genere sei costretto a stare sempre all'erta, soprattutto di notte, verificando che non ari la tua ancora né quella degli altri. Quando invece vedi che la situazione è buona, ma intorno alla tua area il meteo sta cambiando, è sempre bene anticipare la perturbazione e tornare in porto oppure, se non ne hai la possibilità, restare in rada con le dovute accortezze o ancora in situazioni più estreme restare lontano dalla costa aspettando che passi. È fondamentale osservare sempre il cielo perché il cielo parla, le burrasche non arrivano all'improvviso. Ci sono purtroppo tanti segnali che spesso vengono ignorati.

La tecnologia può aiutarci ed sicuramente è parte integrante della navigazione. Come si può trasmettere ai giovani il valore dell'esperienza diretta senza rinunciare all'innovazione?

L'approccio alla deriva resta fondamentale, perché a bordo di fatto non hai nulla. Timone e scotta in mano, ti guardi intorno e impari ad osservare gli elementi, le raffiche, i salti di vento, le nuvole e il cielo. Se uno impara da grande, saltando l'esperienza su deriva, gli manca il percorso formativo completo e quando va direttamente su una barca dislocante, da crociera o da regata, ha la strumentazione per vedere il vento e per non finire in secca, ma non ha quell'esperienza e percezione che poteva derivarti, ad esempio, dall'osservazione del windex e del vento sull'acqua, da giovane, un'età della vita in cui hai un apprendimento più veloce.

Cosa fa Andrea Mura quando non va in barca?

Lavora nella sua veleria, progetta vele, programma nuove imprese e, a tempo perso, prova a fare il bravo papà.



"Vento di Sardegna", l'Open 50 con cui Mura ha affrontato diverse regate oceaniche, è stata progettata da Felci Yacht Design e implementata negli anni da Andrea Mura con migliorie tecniche e idrodinamiche

La regata più partecipata al mondo

Storia ed emozioni della Barcolana

di Giulio Guazzini

Giornalista, velista e socio benemerito della LNI

È la regata più partecipata al mondo. Va in scena la seconda domenica di ottobre e per gli appassionati è uno straordinario rito collettivo al quale, almeno una volta nella vita, non si può davvero mancare. La Barcolana da sempre è l'orgoglio di Trieste. Una sorta di dichiarazione d'amore nei confronti della vela e dello sport. Un gioiello della nostra vela riconosciuto e invidiato in ogni latitudine. Una festa del mare dove accanto ai mostri di quasi trenta metri con alberi giganteschi competono i barchini dei velisti della domenica, gli amatori in cerca di emozioni, pronti a non farsi sfuggire l'occasione se non altro per poter dire un giorno: "anche io c'ero!". Esserci, prendere parte in mare alla regata, ma anche vivere a terra, la magica atmosfera che precede la Coppa d'Autunno, vuol dire provare una sensazione intensa, ritrovare quel legame profondo della città giuliana con la sua

tradizione. Perché, come sanno in molti, quando arrivi a Trieste sono per primi i cartelli a ricordarti che sei nella città della Barcolana e quindi della vela. Dove il mare è presenza attiva, costante, prima di tutto nella vita dei suoi cittadini. Una realtà per certi versi, unica, a sé stante, che frequento da quarant'anni soprattutto per lavoro oltre che per diletto, ma che ogni volta ti sorprende e ti conquista per le storie, i personaggi, i racconti e gli angoli di paradiso che sa regalare. Quello che, in realtà, mi ha sempre colpito di Trieste e della Barcolana è come solo qui e in pochi altri luoghi, la vela abbia una così forte valenza autenticamente popolare. Una presenza, una sorta di coscienza collettiva, la passione per il mare e per la vela, che si manifesta e si riverbera in ogni parte del territorio. Una presenza che si manifesta attraverso i ricordi, le testimonianze delle persone, dei marittimi, dei pescatori, dei

maestri d'ascia mantenendo l'eredità culturale di coloro che il mare lo affrontavano per lavoro, per necessità, attraversando gli oceani arrivando sino alle Americhe. Da qui, forse, il piacere di ritrovarsi, sferzati dalla "Bora", quel vento freddo che arrivando dal centro dell'Europa sembra ammonire, riportare a quella vocazione quasi naturale della città a crocevia, luogo d'incontro di popoli, di culture come quella latina, slava e tedesca. Piazza dell'Unità D'Italia, forse una delle piazze più belle e più suggestive d'Europa, protesa verso il mare, come il ponte di una nave che in occasione della Barcolana si trasforma in circo singolare, luogo



Barche in regata nell'edizione 57 della Barcolana

d'incanto e di attrazione. Punto di partenza ma soprattutto di ritorno. Qui, in tanti anni di frequentazione, di rapporti consolidati, di amicizia e di stima reciproca fondata dalla comune passione per il mare, in oltre 25 edizioni di trasmissioni, di dirette Rai della regata come telecronista, ho avuto il privilegio d'incontrare e ritrovare tutto il mondo della vela internazionale: da Russell Coutts a Paul Cayard, da Ben Ainslie a Dean Barker, dall'olimpionico brasiliano Robert Scheidt al nostro Cino Ricci e molti altri ancora. Immane gli armatori blasonati, capitani d'industria, divi dello spettacolo e politici. Tutti grandi personaggi stregati dal fascino irresistibile della Coppa d'Autunno. Per me, tappa d'obbligo una volta all'anno insieme a molti velisti e addetti ai lavori, quasi un rito ritrovarsi, la sera che precede la partenza, a cena alla Società Velica Barcola e Grignano. Il Circolo organizzatore, ormai un 'autentico luogo di culto, dove, oltre 50 anni fa, prendeva per la prima volta forma la regata. Immane l'incontro con l'amico Mauro Pelaschier, compagno di tante avventure, commentatore tecnico con me di svariate edizioni dell' America's Cup e delle Olimpiadi. Da campione, velista di rango, maestro di mare innamorato di Trieste e delle acque di casa considera la Barcolana una festa della vela irrinunciabile dove con gli amici velisti fare un bilancio di stagione e guardare al futuro magari bevendo un bicchiere ormeggiati di fronte alle Rive. Ma nel libro dei ricordi sopravvivono personaggi, purtroppo scomparsi, che hanno fatto la storia della competizione, con le loro partecipazioni, il loro carisma, i loro aneddoti. È il caso di velisti entrati nella leggenda come il decano dei progettisti il triestino Carlo Sciarrelli e il Comandante Sandro Chersi, navigatore, grande conoscitore del meteo del Golfo, marinaio come pochi altri, vere icone della Barcolana. Episodi famosi da custodire negli annali. Come quando, dopo qualche bicchiere, Sciarrelli soleva dire: "In Barcolana si vedono le barche più brutte del mondo" E il comandante Chersi replicare: "Ma allora perché ogni anno partecipi alla Barcolana con il tuo Bat?" (splendido cutter inglese in legno del 1889) E Lui rispondeva piccato: "Anche i re ogni tanto vanno in osteria!" Anche questo, appunto è la Barcolana! Per molti partecipare è un atto di amicizia e di amore verso la propria barca, per la propria città



La Coppa d'Autunno, il trofeo assegnato al vincitore della regata

e per la regata. Non importa il tipo di barca: 7 metri o 18 metri, quel che conta è che a un certo punto del percorso, se le condizioni lo consentono, qualcuno si preoccupi di dare mano alla Cambusa dove ci devono essere sempre da condividere vino buono e le sfiziose "palacinte", tipico dolce triestino. A conquistare è lo spirito della Barcolana, all'insegna della partecipazione, del divertimento, festa della vela e dello sport, capace come evento nel 2017 di entrare nel Guinness dei primati come "la regata più grande del mondo" con quasi 2700 iscritti. Merito di Trieste città della vela, di un territorio straordinario, di una macchina organizzativa super collaudata ma soprattutto di un Circolo, la "Società Velica Barcola e Grignano" emblema di preparazione e riconosciuta eccellenza. Grande artefice di questo successo, insieme al suo staff, Mitja Gialuz, Presidente dal 2014, velista e professore universitario di procedura penale a Genova. Il suo percorso, la sua storia, il suo impegno e competenza, vengono da lontano, da quando giovane derivista sul 420, coltiva la passione per il mare e per la Barcolana con partecipazioni, prima amatoriali, poi dettate sempre più dall'ardore agonistico. Nel 2003 con una barca piccola, un prototipo di solo 10 metri, arriva terzo assoluto. Un'esperienza maturata nel tempo come regatante che, dopo quasi dieci anni, lo porta a fare il grande salto e

accettare la guida del Circolo da Presidente. La regata diventata festa della vela negli anni si struttura come un evento che a 360 gradi, per gli oltre 10 giorni che precedono la domenica, si trasforma in una vetrina, un punto di attrazione con manifestazioni culturali, regate minori riservate a molte tipologie d'imbarcazioni per lo più monotipi, Festival, mostre, decine d'incontri aperti al pubblico e alla città. Un'occasione quasi perfetta d'interazione fra sport, cultura e territorio. Riflettori puntati sulle giovani generazioni sensibilizzate all'ecosostenibilità, al rispetto dell'ambiente, del mare e del pianeta costantemente aggredito dall'impatto negativo delle plastiche e dell'inquinamento. Storie di uomini e di marinai immortalati nel tempo dalle rassegne fotografiche di Carlo Borlenghi mago dell'immagine in movimento di imbarcazioni da regata e di Franco Pace innamorato di Trieste, da 40 anni pronto con i suoi scatti patinati a trasmettere emozioni. Pagine di storia che passano soprattutto attraverso le telecronache delle dirette di Rai Sport che anno dopo anno raccontano l'evoluzione della manifestazione, i personaggi, le imbarcazioni, i campioni, i fuoriclasse protagonisti di turno, ma anche quei soggetti comuni animati da grande entusiasmo e passione divenuti personaggi e per questo destinati a lasciare il segno. Le imprese di imbarcazioni come: Fanatic, Uagan, Riviera di Rimini, Gaia Legend, Uniflaier, Vitesse Robopac, Cometa, solo per citarne alcune, creano grande attenzione mediatica, sfida progettuale e tecnologica allargando la partecipazione.



Giulio Guazzini con il campione inglese Ben Ainslie

Negli anni 90' la Coppa d'Autunno supera le mille imbarcazioni in acqua sulla linea di partenza. Negli anni successivi lo scenario si allarga, entrano in gioco altri elementi, cambiano anche i contenuti e gli obiettivi. Grazie alla Coppa Americana con le imprese, prima del Moro di Venezia, a San Diego nel '92, poi di Luna Rossa a Auckland, in Nuova Zelanda nel '99 - 2000', con gli ascolti record di alcuni milioni di telespettatori, registrati in piena notte, grazie alle telecronache delle regate mandate dalla RAI in diretta, dal golfo di Auraki, la vela, anche se a fasi alterne, diventa popolare coinvolgendo un pubblico straordinariamente generalista. La Barcolana, mi sento di dire, è forse stata la regata italiana che (insieme al Giro d'Italia a Vela di Cino Ricci) meglio ha intercettato il cambiamento, questo nuovo fermento e apertura. Non a caso, la Rai, con il sottoscritto, inviato di Rai sport, realizza ogni anno la diretta, con una telecronaca della gara in onda oltre che sul regionale anche su Rai tre nazionale. Nello studio, a seconda delle condizioni meteo previste, allestito sul molo Audace o a piazza dell'Unità d'Italia quando la Bora prende il sopravvento, si alternano personaggi, velisti, e addetti ai lavori. Con grande anticipo, oggi che se ne parla tanto, un esempio di perfetta interazione tra sport e territorio, spettacolo e cultura marinara. La regata diventa un volano straordinario moltiplicatore di valori che credo abbia fatto sistema contribuendo a dare alla vela contenuti che vanno oltre allo sport. Temi oggi molto al centro dell'attenzione come l'attenzione all'ambiente, la solidarietà, hanno fatto scuola proprio alla Barcolana di Trieste. Voglio ricordare, a questo proposito, l'esperienza personale fatta nel segno della Solidarietà, da partecipante, come timoniere, alla XXXVIII ma edizione della Barcolana, quella del 1996, sull'imbarcazione "Città di S.Marinella", sponsorizzata da "TRENTA ORE PER LA VITA" a favore dell' "AIL" Associazione Italiana contro le Leucemie, un 10 metri, nato dalla penna del progettista dal romano Massimo Paperini pesante solo 1600 kg., una sorta di Moro di Venezia in scala ridotta, messo a disposizione dall'Associazione Culturale e Velica "CHIAVE di VIOLINO" presieduta dal recentemente scomparso Roberto Zazza. Testimonial Lorella Cuccarini conduttrice di una lunga diretta TV con Marco Columbro, Cristina Parodi e Red Ronnie.

A bordo il privilegio di avere in equipaggio con Stefano Fantozzi, Danilo Fontana, Gabriele Pastore, Gianluca Pizzuti, e Massimo Rufini, anche il Comandante Giancarlo Basile, Capitano di Corvetta della Marina Militare, protagonista con l'Ammiraglio Straulino sul Vespucci d'impresе leggendarie, vincitore con la Stella Polare nel 1969 di una delle prime regate Transatlantiche, la Bermuda -Travermunde, grande amico e maestro, recentemente scomparso. Con gli anni 2000 la Barcolana raddoppia il numero di iscritti e cambia passo. Dal punto di vista tecnico - agonistico vede la partecipazione allargata ai maxi giganteschi, per lo più barche usate, spesso datate che arrivano dai mari lontani. Dalla baia di Sydney dove sono state protagoniste della Sydney - Hobart, la più famosa delle regate australi. Iniziano così le supremazie inespugnabili di scafi vincenti come AlfaRomeo, Esimit Europa 2, Skandia, Morning Glory, Anyway, Ancilla Domini, Way of life e molte altre. Protagoniste di sfide infinite fra giganti del mare, maxi yacht di 100 piedi, 30 metri di alta tecnologia, alberi in carbonio di 40 metri, poca superficie bagnata e vele gigantesche grandi come campi da tennis per catturare il vento in ogni condizione. A prua, in coperta sfilano batterie di avvolgi fiocchi, code 0, e gennaker, vele rollabili da murare su bompressi infiniti spesso telescopici lunghi anche 4 metri che permettono di esporre al vento superfici sempre maggiori. Mattatore indiscusso nelle ultime edizioni il Maxi ARCA SGR di Furio Benussi, autentica macchina da guerra condotta magistralmente da un equipaggio del posto super preparato. Negli ultimi anni, passata l'emergenza nefasta del Covid, la Barcolana è riuscita a superare se stessa allargando l'offerta, allungando anche la linea di partenza a 3,7 km. Come nell'edizione del cinquantesimo quando gli organizzatori e il Comitato di regata decisero di spostare la boa di Miramare verso Monfalcone in maniera di dare la possibilità alle barche di avere più spazio per la manovra. L'aspetto sicurezza diventa sempre più importante, elemento che non può essere sottovalutato soprattutto nei momenti che precedono la partenza. Il superamento della *start line*, linea dove un autentico incubo è liberarsi dalle centinaia d'imbarcazioni presenti intorno. Basta davvero poco per imbattersi in una collisione, avere un contatto in partenza o sotto boa, com-

promettere il risultato e fare dei danni a volte anche molto seri con mostri del genere. È per questo che ai favoriti non sono consentiti errori. Evitare di posizionarsi in partenza nel punto sbagliato ma anche azzeccare la scelta della vela giusta da imbarcare la mattina prima di uscire in mare quando il meteo è in evoluzione e ci si potrebbe trovare con poca potenza in regata. Un gioco di squadra insomma pieno di incognite che è un poco il sale della competizione. Un mare punteggiato da vele bianche che disegnano il golfo di Trieste. Sullo sfondo la sagoma del Vespucci, nave scuola della Marina Militare Italiana che completa il quadro. Un dipinto d'autore che rende il contesto unico e irripetibile. Di questi ne sono convinti tutti, per primo il *deus ex machina* della manifestazione Mitja Gialuz, sicuro che il format della Barcolana potrebbe però anche essere esportato, più che in Italia all'estero. Ma il successo, mi permetto di aggiungere, non sarebbe assicurato. Perché Trieste e la Barcolana sono una cosa sola e questa regata democratica, un po' sagra paesana, festa del mare capace di parlare diversi linguaggi, resta un miracolo irripetibile. Il ritratto di quell'inizio, quasi casuale, il 19 ottobre del 1969 quando una cinquantina di barche di tutti i tipi diede il via nel golfo di Trieste a una regata tra amici. La speranza, fondata, che la Barcolana nel tempo sopravviva a se stessa. Che, a terra, Piazza dell'Unità d'Italia, una delle piazze più belle del mondo, non si trasformi in un supermercato della vela. Mentre in acqua, in mare, che la regata riesca a rinnovarsi quasi fisiologicamente contemplando le esigenze dei Maxi agguerriti dei professionisti con quelle delle retrovie custodi dello spirito originario, anima nobile della manifestazione.



Giulio Guazzini in regata

La “flotta della legalità” protagonista della Barcolana 57

Premio Fair Play alle 8 barche a vela simbolo inclusione e legalità: 500 persone con disabilità imbarcate tra Trieste, Ancona e Brindisi

di Agatino Catania

Coordinatore della “flotta della legalità” e Delegato regionale LNI Sicilia orientale

La Lega Navale Italiana è stata premiata a Trieste con il Trofeo Fair Play della Barcolana. Il riconoscimento è stato assegnato alle 8 “barche della legalità” che hanno partecipato all’edizione 2025 della “regata più grande del mondo” portando in mare 250 persone con disabilità di 12 associazioni del territorio giuliano e complessivamente 500 considerando le tappe di avvicinamento di Brindisi e Ancona. «Ringrazio il Presidente Mitja Gialuz e l’organizzazione di Barcolana per averci accolto e per aver voluto assegnare questo prestigioso riconoscimento alla “flotta della legalità” della Lega Navale Italiana – ha affermato il Presidente Marzano –. Abbiamo portato un messaggio di legalità e di inclusione nell’evento più “internazionale-popolare” della vela, ovvero aperto a tanti velisti professionisti e non, assolutamente in linea con gli ideali della LNI di un mare e di una nautica accessibili a tutti. Un ringraziamento particolare – ha concluso il Presidente della LNI – va al coordinatore delle “barche della legalità” Agatino Catania, al delegato per il Triveneto Pierpaolo Scubini e alla Sezione di Trieste».

La Barcolana 2025 ha registrato la partecipazione delle imbarcazioni della Lega Navale Italiana che, pur non essendo una novità, in questa 57a edizione è da considerarsi un evento speciale perché, nell’ambito dell’iniziativa

nazionale “Mare di Legalità”, ben otto “barche della legalità”, provenienti da otto diverse strutture periferiche della LNI, hanno raggiunto Trieste per svolgere le attività istituzionali ponendo in modo specifico il focus sulla inclusione per un mare davvero senza barriere di ordine fisico, sociale ed economico. Le imbarcazioni della legalità della Lega Navale coinvolte nella “missione Barcolana 2025” sono state: “Lion” proveniente dalla Sezione di Sant’Agata di Militello (ME) ed intitolata al sindacalista Placido Rizzotto, “Blue Angel” della Sezione di Messina ed intitolata all’avvocato



Il Presidente della LNI Donato Marzano ha ritirato il premio accompagnato da Vinicio Pallini (Associazione “Strada dell’Amore”)

Nino d'Uva, "Lady Marianna" della Sezione di Riposto (CT) dedicata in memoria della giudice Francesca Morvillo ed agli agenti della scorta Antonio Montinaro, Rocco Diccillo e Vito Schifani, "Eva I" della Sezione di Reggio Calabria ed intitolata all'Ufficiale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Natale De Grazia, "Ezio" della Sezione di Locri (RC), dedicata al politico Francesco Fortugno, "Francesco" proveniente



I soci LNI insieme ai ragazzi dell'associazione FAI Sport di Udine

dalla Sezione di Matera Magna Grecia ed intitolata al Capitano dei Carabinieri Emanuele Basile, "Helena" proveniente dalla Sezione di Rodi Garganico (FG) dedicata in memoria della piccola Stella Costa, vittima innocente della criminalità, ed in ultimo "Anassa" della Sezione di Ortona (CH) dedicata al giuslavorista Marco Biagi. Le attività di coordinamento e di preparazione della progettualità hanno avuto inizio ben in anticipo alla schedulata partenza del 21 settembre scorso, data in cui l'imbarcazione Lion, quella proveniente dalla struttura LNI più lontana, ha mollato gli ormeggi da Capo D'Orlando (ME) per affrontare ben 720 miglia per raggiungere Trieste ed in questa sua lunga navigazione unirsi, man mano, alle altre imbarcazioni sino a raggiungere la formazione completa nel porto di Ortona per poi, in formazione completa, dirigere verso Ancona e quindi Trieste. Nella pianificazione, ma soprattutto nel cuore di ciascun membro degli equipaggi che si sono alternati nella impegnativa navigazione costiera e di altura, vi era certamente l'obiettivo di arrivare alla data prevista a Trieste per partecipare alle attività socio solidali programmate dal dinamico delegato LNI del Triveneto, alle attività veliche ed alla regata più partecipata al mondo ma, ancor più, conquistare quella medaglia di solidarietà che appaga l'impegno diuturno dei soci della Lega Navale nell'impiego delle barche della legalità a favore dei soggetti fragili per godere della bellezza e delle emozioni che il mare sa donare. La navigazione nel Mar Adriatico, talvolta particolarmente impegnativa, ha previsto la sosta nei porti di Tricase, Brindisi, Ancona ed ovviamente Trieste ove, grazie al prezioso supporto degli amici delegati regionali e di ciascun presidente della sezione LNI ospitante, è stato possibile svolgere iniziative locali tese appunto a consentire ai soggetti fragili imbarcati di assaporare l'esperienza del mare, ma anche di incontrare Istituzioni civili e militari, Amministrazioni locali, Associazioni e Scuole per trattare i temi di legalità e dei giovani, enfatizzando il sacrificio supremo di ciascuna vittima a cui è stata intitolata la singola imbarcazione della LNI affinché la loro storia ed il servizio reso allo Stato non cadano nell'oblio, soprattutto nei più giovani. Nel complesso oltre 500 soggetti fragili, di varia età e con diverse patologie, hanno partecipato alle uscite in mare, colmi dell'affetto e dell'attenzione delle donne e degli uomini della Lega Navale. Le emozioni intense, a noi ben note,



La "barca della legalità" Francesco in regata

altre esperienze, rappresentano lo straordinario beneficio della navigazione a vela inclusiva. Il 12 ottobre gli equipaggi della LNI, con grande emozione e già di buon mattino, hanno preparato le imbarcazioni e con a bordo alcuni studenti di istituti nautici si sono presentati nel campo di regata, gremito da ben 1872 barche registrate e ben preparate per affrontare la prestigiosa competizione velica. Ovviamente, le imbarcazioni della legalità LNI, tipicamente con armo velico da crociera e per nulla attrezzate per una competizione di tale rango, non potevano certamente ambire a posizioni di rilievo nella classifica overall, anche per il poco vento che Eolo ha voluto concederci, ma nonostante tutto è stato un privilegio

per tutti noi completare, con un buon piazzamento la gara, ma soprattutto registrare gli occhi incuriositi di quanti, nei momenti di bonaccia, chiedevano di chi fosse quell'immagine posta in ciascuna randa e perché così numerosi eravamo proprio lì a Trieste. Al termine della grande festa Barcolana e con il cuore pieno di emozioni abbiamo affrontato il viaggio di ritorno percorrendo le lunghe miglia che da Trieste ci distanziavano da ciascuna locazione di partenza. Il 21 ottobre 2025 tutti rientrati in ogni sede di partenza chiudendo così, dopo un mese esatto di navigazione e di attività socio-solidale e sportiva, la nostra 57a Barcolana. Missione completata con successo ed obiettivi raggiunti, i messaggi di legalità e di cultura marinaresca sono stati ben distribuiti sul territorio e l'attività di inclusione svolta e che ha donato tanta luce negli occhi dei nostri ospiti speciali a bordo di ciascuna imbarcazione, ha davvero rappresentato il premio ex equo aggiudicato a ciascuno di noi. Quale coordinatore del "progetto Barcolana" esprimo con fierezza il mio "Bravo Zulu" (ben fatto) a tutti gli equipaggi che, seppur impegnati in otto diverse imbarcazioni, hanno saputo esprimere al meglio le qualità di un unico solido e coeso equipaggio. Buon vento a noi per le prossime iniziative all'orizzonte!



Formazione ad un giovane con disabilità a bordo di Lion

Tra cielo e mare: l'epopea di una storica moto

La sfida delle acque interne parte anche da Mandello del Lario, un luogo ricco di tradizione per via della mitica "Guzzi" nata dall'idea di tre marinai dell'aria

di Vincenzo Grienti

Giornalista

Un'aquila che viene dal mare che ancora oggi, dopo più di cento anni, resta il simbolo delle motociclette che appassionano migliaia di centauri a livello mondiale. Una storia che emerge dagli archivi e che porta la data del 15 marzo 1921 quando si fece strada l'idea geniale di Carlo Guzzi, Giovanni Ravelli e Giorgio Parodi. Era il 24 maggio 1915, il primo conflitto mondiale divampava in Europa già da un anno quando l'Italia entrò in guerra. Carlo Guzzi viene arruolato nel Servizio Aeronautico della Regia Marina e assegnato alla Stazione idrovolanti del Forte di Sant'Andrea a Venezia come maresciallo motorista. E' in quegli anni che stringe amicizia con due piloti della 260^a Squadriglia, Giovanni Ravelli e Giorgio Parodi, entrambi appassionati di motorismo e di volo. Ali e motori, un binomio che non li separerà mai, nell'amicizia e nella professione. Carlo Guzzi, proveniente dal reparto corse dell'Isotta Fraschini, partecipò al conflitto con il grado di 2° capo Motorista, quindi addetto alla manutenzione e alla messa a punto dei motori dei velivoli della Regia Marina. In quegli anni ruggenti, non solo bellici ma anche pionieristici, la forza navale aveva installato nell'area del capoluogo lagunare le proprie basi degli idrovolanti con aviorimesse a Sant'Andrea e Punta Sabbioni. Fu durante quei mesi trascorsi appunto sul fronte di guerra che Parodi, Guzzi e Ravelli svilupparono la comune visione di costruire una motocicletta di nuova concezione al termine del conflitto. Inutile dire che per i tre geniali amici il mare e il cielo furono un'ideale pista di decollo per i loro progetti post bellici. Negli anni in cui trincee, bombe e scontri navali condizionavano l'umanità Guzzi propose il progetto ai due amici. Un'idea che si fece strada piano piano, ma che prima doveva passare le forche caudine della Grande Guerra. Giorgio Parodi, nato a Venezia nel 1897, era figlio di Emanuele Parodi, un noto armatore genovese, che pur di assecondare il figlio ancora minorenne dovette dare il proprio consenso scritto per farlo salire a bordo delle "navi grigie". Parenti e amici lo videro partire con il proprio motoscafo, ma dopo qualche tempo si appassionò al mondo dell'aviazione.

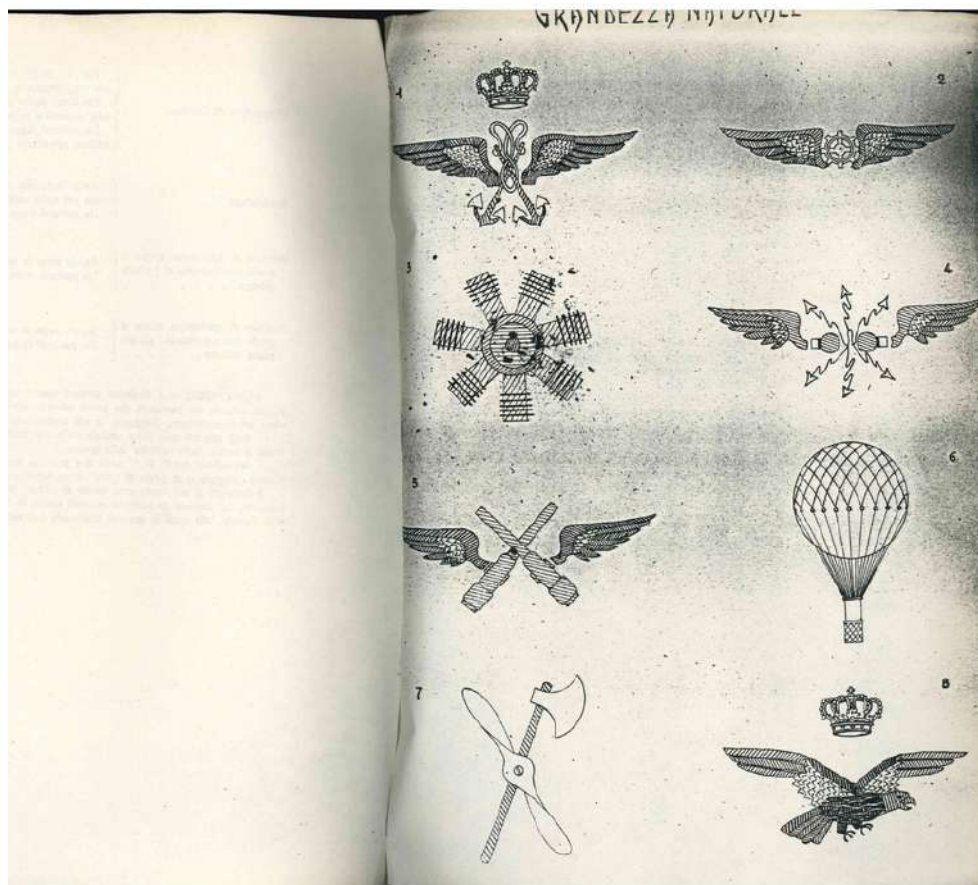


Giorgio Parodi



Giovanni Ravelli

Erano gli anni di pionieri del volo come il sottotenente di vascello Mario Calderara, il tenente di vascello Federico Martinengo, peraltro primo istruttore di Top Gun americani in Italia, e di assi dell'aviazione come Francesco Baracca e Fulco Ruffo di Calabria, Ruggero Piccio ed Ernesto Cabruna, il carabiniere volante. Così, il 2° Capo Meccanico Parodi chiese, ed ottenne, di conseguire il brevetto di pilota e poi di pilota militare, iniziando a volare sugli idrovolanti Macchi L.3 della 252ª Squadriglia che faceva base all'Isola di Sant'Andrea, a Venezia. L'aeronautica come forza armata autonoma non era ancora nata. La sua fondazione, infatti, risale al 28 marzo 1923. Dunque chi voleva diventare un pilota doveva arruolarsi nel Regio Esercito, come nel caso di Baracca che era del Piemonte Cavalleria, o nella Regia Marina per poi passare al Servizio Aeronautico. Il 19 agosto del 1917 Parodi fu decorato con una prima medaglia d'argento al valor militare per aver partecipato a numerose missioni come osservatore d'idrovolante sul territorio nemico. Negli anni a venire ne avrebbe ricevute altre due in qualità di pilota di idrovolanti, "rimediando" in azione una ferita ad una gamba, eseguendo dodici missioni di bombardamento e sedici di ricognizione sul nemico. Tutte informazioni provenienti dalla documentazione custodita presso l'Archivio Storico della Marina Militare, come peraltro si evince dalle fotografie pubblicate a corredo dell'articolo. Parodi, da pilota di caccia totalizzò ben ventisei missioni, sei combattimenti aerei e ottenne due vittorie. Nel corso degli anni conseguì ulteriori decorazioni durante la guerra di Etiopia e nel secondo conflitto mondiale con l'uniforme della Regia Aeronautica. Una passione per il volo, la sua, strettamente legata agli anni dell'ingegneristica meccanica in cui l'Italia si fece apprezzare in patria e all'estero. Giovanni Ravelli, già celebre come pilota motociclista, avrebbe



Estratto del foglio d'ordine del 24 agosto 1916

messo a disposizione la sua grande competenza di collaudatore e il suo prestigio sportivo. Per quest'ultimo, però, la vita aveva riservato altro. Ravelli si era arruolato come marinaio semplice. Nel 1917 prestava servizio come volontario motonauta pilota di idrovolanti della 253^a Squadriglia sull'isola di Gorgo nella Laguna di Grado a bordo di un Macchi L.3. Durante la battaglia di Caporetto (24 ottobre-19 novembre 1917) e dal 30 ottobre in poi, la sua Squadriglia ripiegò sull'isola di Sant'Andrea poco distante dalla città lagunare. Gli attacchi degli austro-ungarici puntavano sulla Serenissima e sulle città dell'Adriatico. Giovanni Ravelli, promosso 2° capo macchinista, diventò prima guardiamarina e successivamente sottotenente di vascello per meriti di guerra. Passò quindi alla 260^a Squadriglia dotata di Macchi M.5 e infine venne trasferito ai velivoli della caccia terrestre della 241^a Squadriglia del Lido di Venezia. Partecipò a centinaia di missioni per le quali gli vennero conferite tre Medaglie d'argento al valor militare. Ma la morte lo strappò alla vita l'11 agosto 1919, poco tempo prima che venisse fondata la Moto Guzzi. Storie umane e progetti che spiegano il legame tra il trio dei geniali fondatori del marchio, tuttora italiano, della Moto Guzzi, compreso il simbolo dell'aquila di Mandello che ricorda storicamente i piloti dell'aviazione navale. E' così che nasce l'epopea della Moto Guzzi e dell'aquila di Mandello è strettamente legata alle vicende del "Servizio Aereo della Regia Marina" nel corso della Prima Guerra Mondiale. Una storia accomunata dall'evocativa aquila con le ali spiegate e il capo rivolto a destra. L'aquila reale in oro, sormontata da una corona, era il particolare distintivo indossato dai piloti del "Servizio Aereo" della Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale. Gli stemmi venivano cuciti nelle due maniche dell'uniforme dei soli ufficiali e militari che prestavano servizio nelle basi di servizio.



Venezia 1918, piloti della Marina italiana e statunitense

La moto in ricordo dei fondatori

di Antonello de Renzis Sonnino

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

La Moto Guzzi è nata a Genova il 15 marzo 1921 ed è ad oggi la più antica casa costruttrice di motociclette in Europa. Un sogno realizzato da due militari della Regia Marina, reduci dalla Prima guerra mondiale: Carlo Guzzi e Giorgio Parodi. Un marchio destinato a fare la storia delle due ruote grazie a potenza, affidabilità e uno stile tutto italiano che ancora oggi, ad oltre un secolo di distanza, continua a regalare forti emozioni. Il Brand è completamente italiano, parte del Gruppo Piaggio, uno dei principali player mondiali nel settore della costruzione di scooter e moto. Dagli esordi nei settori navale, ferroviario e aeronautico fino ai nostri giorni, il Gruppo ha sempre innovato la mobilità, anticipando le esigenze di un mondo in continua evoluzione. Quotato in Borsa Italiana dal 2006, dal 2003 è controllato da Immsi S.p.A., holding industriale quotata in Borsa Italiana. Nel dicembre 2004 Piaggio è entrata nel business delle moto con l'acquisizione dei marchi motociclistici Aprilia e Moto Guzzi. L'aquila ad ali spiegate, simbolo della casa di Mandello del Lario trae origine dalla comune militanza dei fon-



La moto sul ponte di volo di Nave Cavour

datori Carlo Guzzi e Giorgio Parodi nel Servizio Aeronautico della Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale. In ricordo dei fondatori, il 21 settembre 1922, la Guzzi, in collaborazione con la Marina Militare, ha celebrato questa unione presentando una versione speciale della innovativa V100 Mandello, denominata Aviazione Navale, a bordo della portaerei Cavour in porto a Civitavecchia. La moto prodotta in 1913 esemplari, numero che ricorda l'anno di istituzione del Servizio Aeronautico della Regia Marina, spicca per la livrea dedicata, che si ispira ai caccia F-35B in dotazione alla stessa Marina. Le grafiche ricalcano fedelmente quelle del velivolo, presente anche la coccarda tricolore a bassa visibilità ai lati del serbatoio, lo stemma dell'Aviazione Navale e del logo del Gruppo Aerei Imbarcati. Ogni moto presenta sul riser del manubrio il numero di serie inciso a laser, accompagnato da una targa celebrativa e da un telo coprimoto dedicato. Le caratteristiche tecniche sono quelle della Moto Guzzi V100 Mandello: motore bicilindrico trasversale con una coppia vigorosa ai bassi regimi (l'82% dei 105 Nm di picco è disponibile a soli 3500 giri/min). La potenza si attesta sui 115 cv. La dotazione di serie prevede il sensore di pressione pneumatici TPMS e le manopole riscaldabili.



Il Presidente Nazionale della LNI Donato Marzano e il Sindaco di Mandello del Lario Riccardo Fasoli alla presentazione della moto.

Museo Barca Lariana, ovvero International Museum of Vintage Boats

Due millenni di storia nautica sul Lago di Como

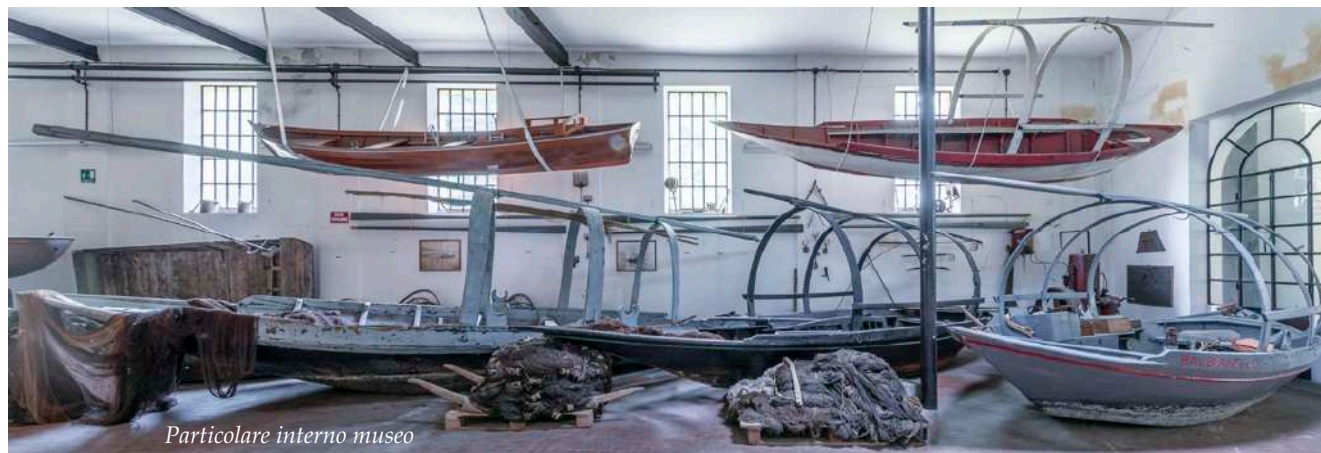
di Marco Biondi e Ferdinando Zanoletti

Fondazione Museo Barca Lariana

Situato a Pianello del Lario sul Lago di Como, aperto da Pasqua alla festività di Ognissanti tutti i venerdì, sabato e domenica dalle 10.00 alle 18.00, il Museo Barca Lariana si propone di raccontare la storia della nautica, non solo quella del Lago di Como, ma dell'intera Italia, attraverso una vasta collezione di barche storiche, dalle imbarcazioni romane fino ai giorni nostri. Il museo mira a preservare e valorizzare il patrimonio nautico, offrendo un'esperienza coinvolgente che intreccia storia, cultura e tecnologia.

In dettaglio, il museo si propone di:

- Raccontare la storia della nautica: attraverso una collezione di oltre 150 barche, il museo illustra l'evoluzione della nautica, dalle imbarcazioni da lavoro alle barche da diporto e da competizione, mostrando come le barche abbiano plasmato vite ordinarie e straordinarie.
- Valorizzare il patrimonio locale e nazionale: il museo non si limita alla storia locale, ma offre un viaggio nella storia della nautica italiana, collegando le vicende del Lago di Como a quelle del resto del paese.
- Coinvolgere il pubblico: il museo organizza attività didattiche, come laboratori ludico-didattici per bambini, e progetta di coinvolgere i visitatori nella digitalizzazione dell'archivio, permettendo loro di aggiungere testimonianze e contribuire alla costruzione del museo come un "luogo creato con la gente e per la gente".
- Progettare il futuro: il museo prevede nuove sale, l'esposizione di collezioni e mostre dedicate, uno spazio esterno per eventi e l'utilizzo della tecnologia per rendere l'esperienza museale più coinvolgente e accessibile.



Particolare interno museo

- Promuovere il territorio: il museo si propone come un polo di attrazione turistica e culturale, contribuendo alla valorizzazione del Lago di Como e del suo patrimonio attraverso eventi culturali legati al territorio e non solo alla nautica.

Cosa rappresenta oggi sul territorio il Museo Barca Lariana? Qual è la sua storia?

Il tutto nasce, quando il giardino di casa, del fondatore non fu più sufficiente a ospitare tutte le imbarcazioni dallo stesso raccolte, nel 1976 infatti GianAlberto Zanoletti decide di fondare l'Associazione Raccolta Barca Lariana, dedicata alla salvaguardia delle barche d'epoca d'acqua dolce. GianAlberto, sin da molto giovane, inizia a raccogliere imbarcazioni tradizionali in legno, ben consapevole di come queste rappresentassero la memoria di una metodologia costruttiva, ma anche di uno stile di vita, che i moderni materiali e le nuove tecnologie stavano via via sostituendo.

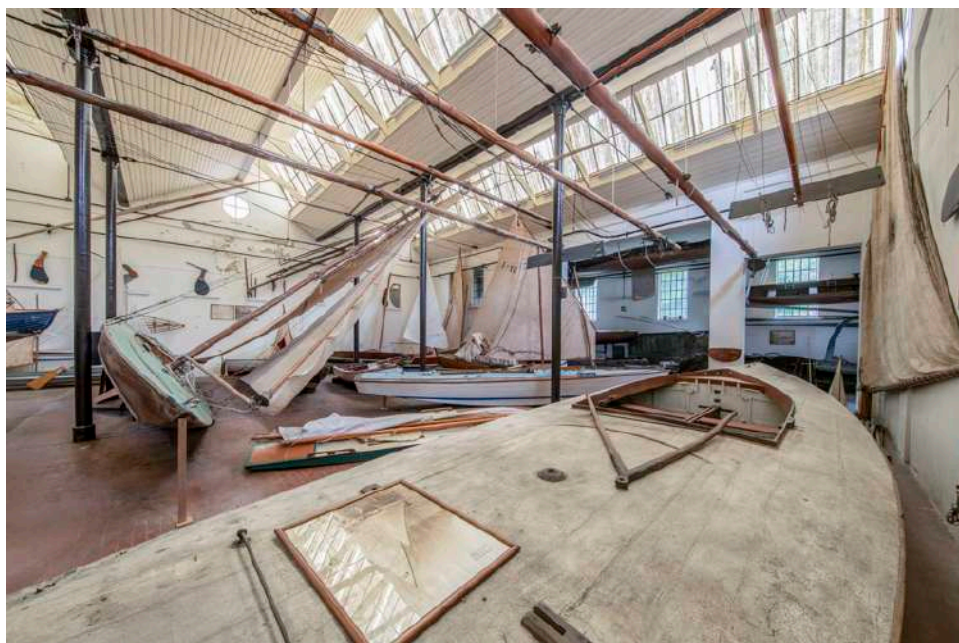
Si iniziano a trasferire le imbarcazioni all'interno di un'antica filanda che diventerà successivamente il Museo Barca Lariana. Nel 1982 apre il Museo Barca Lariana, un patrimonio unico al mondo, 2.500 metri quadri di vera cultura. Aver trovato il modo di fornire nuova vita a una filanda al fine di ospitare le imbarcazioni fino a quel momento raccolte, fornirà a GianAlberto ulteriore energia affinché la sua passione possa non aver fine e quindi salvare dall'oblio i veri e propri gioielli, principalmente le barche, memorie di un passato che altrimenti potrebbe svanire.

Nel 1987, con l'intento di promuovere e diffondere sempre di più la cultura della nautica tradizionale, fonda l'ASDEC, Associazione Scafi D'Epoca e Classici, di cui sarà il Presidente e dal 2015, sino alla prematura scomparsa, presidente onorario.

La raccolta evoca, con straordinaria poesia, forza espressiva e carattere, tutta la suggestione del mondo delle tradizioni nautiche; caratterizzato da oggetti, luoghi e persone che hanno rappresentato la crescita dell'Italia nel 1900. Girando per il museo non si può non essere affascinati dalla sua atmosfera, dove il tempo sembra essersi fermato.

Oggi Il Museo Barca Lariana rappresenta un patrimonio da riconoscere e da raccontare. Un piccolo universo di gioia per le belle cose fatte ad arte.

Si apre al pubblico sotto diverse declinazioni, la sala dedicata alle vittorie la-



Sala Vele

riane nel canottaggio viene spesso concessa per matrimoni o cene aziendali, l'area esterna a lago è dotata di un poetico ormeggio per garantire l'approdo anche di grandi imbarcazioni a motore per i visitatori che vogliono abbinare alla visita museale anche una gita sulle acque del lago di Como, l'area ricevimento è caratterizzata da una reception e dallo staff pronto a orientare i visitatori o gli ospiti di eventi, il parco esterno è dedicato anch'esso per esposizioni cene o concerti, tra le nu-

merose sale tematiche citiamo il salone dedicato ai motoscafi RIVA di Sarnico, iconiche imbarcazioni conosciute ed ammirate in tutto il mondo, di recente inaugurazione, voluto dal fondatore e dai suoi figli Ferdinando e Alberta, con l'importante aiuto di Erio e Paola Matteri del cantiere nautico Matteri "colonne portanti" del Museo da sempre.

Il patrimonio del Museo Barca Lariana:

- Quasi 200 barche a remi e gondole e quasi 50 barche da pesca e caccia
- Più di 100 motoscafi fuoribordo e circa 100 motoscafi entro bordo da turismo
- Circa 40 motoscafi entro bordo da corsa
- Circa 80 barche a vela
- 3 barche a remi da contrabbando
- Il più antico battello del Lago di Como
- Imbarcazione classe Star "Merope", medaglia d'oro olimpica timonata da Agostino Straulino
- 6 imbarcazioni militari e 4 barconi da lavoro
- Quasi 300 motori fuoribordo e 80 motori entro bordo
- Migliaia di oggetti attinenti
- Centinaia di registrazioni, diapositive, libri, riviste e più di 3.000 fotografie

Una raccolta d'inestimabile valore per il settore nautico e per la storia dell'Italia, resa disponibile ai visitatori, che si propone di raccontare la storia del nostro Paese e della nautica tradizionale.



Sala Riva



Imbarcazione Classe Star Merope

Il notiziario nautico di Bolina (ottobre-novembre 2025)

di Alberto Casti

Giornalista e Direttore di "Bolina"

Norme

Per l'Ufficiale del Diporto di seconda classe non serve l'iscrizione alla Gente di Mare. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rilasciato il 7 ottobre una circolare che chiarisce come gli Ufficiali di navigazione del diporto di seconda classe non abbiano l'obbligo, ma solo la facoltà, di iscrizione nelle matricole della Gente di Mare. L'iscrizione è necessaria solo per chi desidera stipulare la convenzione di arruolamento in Capitaneria di Porto. Per tutti gli altri il rapporto di lavoro sarà regolato dal Codice Civile attraverso contratto registrato presso l'Agenzia delle Entrate.

Turismo nautico al Parlamento europeo. L'European Boating Industry e l'ADAC hanno organizzato il 12 novembre il dibattito "EU Water-Based Tourism on the Rise" riunendo decisori politici e rappresentanti del settore. Il comparto conta 48 milioni di appassionati, 6,5 milioni di imbarcazioni e 10.000 approdi. Richieste: soluzioni per lo smaltimento imbarcazioni a fine vita, armonizzazione patenti nautiche e apertura tecnologica nei sistemi di propulsione.

Ministeri distinguono tra pacchetto turistico e noleggio commerciale. Il 10 novembre i ministeri delle Infrastrutture e del Turismo hanno chiarito che quando le agenzie operano come intermediarie senza gestire direttamente l'unità, la loro attività rientra nella normativa turistica. In tal caso chi affitta un'imbarcazione può ingaggiare separatamente un professionista e se questi fornisce solo supporto tecnico senza assumere il comando, non si configura il noleggio commerciale.

Stati Uniti lanciano primo database nazionale per barche abbandonate. La BoatUS Foundation ha creato il primo database nazionale per monitorare le imbarcazioni abbandonate, sviluppato con il NOAA Marine Debris Program. Il sistema ad accesso pubblico permette di segnalare relitti che danneggiano habitat, rilasciano inquinanti e ostruiscono canali.

Cgil Massa Carrara denuncia sfruttamento nei cantieri nautici. La Camera del Lavoro ha presentato il 12 novembre un esposto per sospetto sfruttamento lavorativo. Decine di lavoratori stranieri sarebbero stati costretti a restituire parte della retribuzione sotto minaccia di licenziamento. Tra le violazioni dei cantieri: assenza di formazione, scarsa sicurezza, obbligo di acquisto divise, negazione ferie e impossibilità di denunciare infortuni.

Alle Tremiti arriva la Polizia del mare. L'Ente Parco Nazionale del Gargano e il Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza hanno siglato venerdì 3 ottobre un accordo per tutelare l'Area Marina Protetta delle Isole Tremiti. Il protocollo intensifica i servizi di sorveglianza estiva per prevenire attività illecite nelle Diomedee, prevedendo scambio informativo tra personale del parco e militari.

Guardia di Finanza scopre 8 imbarcazioni estere non dichiarate a Trieste. Il Reparto Operativo Aeronavale ha intensificato i controlli sul flagging out. Le verifiche

su oltre 50 unità hanno individuato 8 imbarcazioni battenti bandiera estera ma di proprietà di italiani non dichiarate ai fini fiscali. Valore complessivo 2.548.500 euro. Comminate sanzioni superiori a 75.000 euro.

Vela sportiva

Zorzi undicesima alla Mini Transat. Il 10 novembre la navigatrice italiana Cecilia Zorzi ha tagliato il traguardo della Mini Transat La Boulangère a Saint-François, in Guadalupa, concludendo con un brillante 11° posto nella categoria Serie. Nicolò Gamenara, l'altro italiano in gara, è seguito in sedicesima posizione. La vittoria in classe Proto è andata allo svizzero Mathis Bourgnon, tra i Serie Paul Cousin su AFP Biocombustibles. La transatlantica in solitario riservata ai Mini 6,50 era ripartita il 26 ottobre da La Palma dopo l'annullamento della prima tappa da Les Sables d'Olonne a causa maltempo.

A Balthasar la Rolex Middle Sea Race. Il Mills 72 Balthasar del belga Louis Balcaen ha conquistato il 26 ottobre la 46ª edizione della Rolex Middle Sea Race, completando le 606 miglia del percorso attorno alla Sicilia in 2 giorni, 22 ore e 33 secondi. Seconda tra 118 equipaggi partiti il 18 ottobre da La Valletta per il tradizionale periplo di Sicilia, la squadra italiana al comando di Django Deer (prima in IRC 2).

Campioni di "Formula". Il pesarese Riccardo Pianosi ha conquistato domenica 5 ottobre a Cagliari il mondiale di Formula Kite, primo titolo iridato italiano della disciplina. Va invece al napoletano Ernesto De Amicis il titolo di Under 19 di Formula Wing conquistato 26 ottobre a Praia da Vitória, isola di Terceira nelle Azzorre.

Otto medaglie azzurre agli Europei OpenSkiff. L'Italia ha conquistato 8 medaglie sulle 12 disponibili ai Campionati Europei OpenSkiff svoltisi dal 24 al 31 ottobre a Barcellona. Negli Under 13 oro a Gabriele Lizzulli e bronzo a Federico Monti. Tripletta femminile con Sofia Benetti, Bianca Gorgerino ed Elettra Santoro. Negli Under 17 ha vinto l'ucraino-italiano Sviatoslav Yasnolobov, bronzo a Carlos Mancabelli, mentre tra le ragazze si è imposta Maria Elena Barbarino.

Transat Café l'Or: l'Italia è sul podio! Francesca Clapcich ha conquistato la seconda posizione in classe Imoca nella Transat Café l'Or, scrivendo una pagina di storia della vela italiana. La velista triestina, con il britannico Will Harris a bordo di 11th Hour Racing, ha tagliato il traguardo venerdì 7 novembre realizzando il miglior risultato italiano di sempre tra gli Open 60. Primi Jérémie Beyou e Morgan Lagravière su Charal 2, terzi Macif Santé Prévoyance di Sam Goodchild e Loïs Berrehar, quarto Ambrogio Beccaria su Alla Grande Pirelli con Thomar Ruyant. La vittoria in tempo reale della regata partita il 26 ottobre da Le Havre è andata al trimarano SVR-Lazartigue di Tom Laperche e Franck Cammas primo in categoria Ultim.

Ottantasette equipaggi in gara alla ARC+. 413 persone a bordo di 87 imbarcazioni da 29 paesi hanno lasciato il 9 novembre Las Palmas de Gran Canaria per la 13ª edizione della ARC+, transatlantica di 2.700 miglia con scalo a Capo Verde. Prima tappa di 850 miglia fino a Mindelo, poi, dal 21 novembre, 2.150 miglia verso Grenada. Tre le barche italiane: Yemaja di Ettore Bandieri, Nesea di Francesco Buonfantino e Alisea di Jean-Luc Baroni. La tradizionale ARC verso Santa Lucia partirà il 23 novembre.

Coppa America

Firmata l'America's Cup Partnership. Il 14 ottobre a New York Emirates Team New Zealand e Athena Racing hanno fondato formalmente l'America's Cup

Partnership, struttura di governance condivisa per gestire la competizione. Il nuovo organismo, operativo dal 1° novembre, prevede un consiglio nel quale ogni squadra iscritta otterrà un seggio. Per il momento però non c'è stata alcuna adesione da parte degli altri team.

American Magic getta la spugna. Il 28 ottobre lo sfidante statunitense American Magic ha annunciato che non prenderà parte all'edizione 2027 dell'America's Cup a Napoli. Il team del New York Yacht Club ha spiegato che l'attuale struttura della competizione non garantisce le condizioni necessarie per una campagna competitiva e sostenibile. Il problema principale risiederebbe nei costi aggiuntivi legati alla nuova America's Cup Partnership.

Proteste a Bagnoli. Circa 500 persone hanno manifestato l'8 novembre a Bagnoli contro i cantieri per l'America's Cup. Il coordinamento "Bagnoli in formazione" contesta la mancanza di trasparenza e il dragaggio dei fondali sulla colmata a mare, area mai bonificata con scarti dell'ex Italsider, per il rischio di inquinanti cancerogeni. Criticato anche il piano che prevede la realizzazione di porto per megayacht, hub nautico e alberghi invece di aree verde pubbliche e spiagge libere.

Cronaca

Catherine Chabaud ministro del Mare in Francia. Domenica 12 ottobre Catherine Chabaud, la navigatrice francese che nel 1997 divenne la prima donna a completare il Vendée Globe, è stata nominata ministra del Mare e della Pesca nel secondo governo Lecornu. A 62 anni vanta un curriculum che intreccia vela d'altura, giornalismo e impegno politico con focus sulla tutela degli oceani.

Vela sociale

Nave Italia chiude la Campagna 2024-2025. La Fondazione Tender To Nave Italia ha concluso la sua ultima Campagna con l'ultimo imbarco dal 21 al 25 ottobre a La Spezia. Il brigantino della Marina Militare chiude così un percorso annuale che ha ospitato 20 progetti dedicati all'inclusione sociale.

Restauri

Joyette risorge a Napoli, Arcangelo a Civitavecchia. Il cantiere Postiglione di Bacoli lavora al restauro di Joyette, yacht classico del 1907 disegnato da Charles Ernest Nicholson per i cantieri Camper & Nicholson. Il completamento è previsto entro l'estate 2027, quando lo splendido yacht di 27,15 metri sarà adibito a piattaforma Vip per seguire le regate di Coppa America. Contemporaneamente lo Yacht Club Civitavecchia ha avviato il restauro del 6 Metri Stazza Internazionale Arcangelo, imbarcazione storica varata nel 1923 dal cantiere tedesco Pabst Werft su progetto dell'architetto finlandese Gustaf Estlander. L'unità, lunga 11,40 metri, dominò le regate del Golfo di La Spezia per oltre trent'anni.

La “barca della legalità” “Eros” e “Spyros”, Bavaria 44

a cura delle redazioni “Lega Navale” e “Bolina”

Il Bavaria 44 nasce dalla collaborazione tra il cantiere tedesco Bavaria Yachtbau e lo studio J&J Design, che nel 1993 ricevette l’incarico di ridisegnare la gamma con linee più affilate e prestazioni migliorate. La produzione è iniziata nel 1995 e si è conclusa nel 2001, quando è stata introdotta una versione aggiornata con timoni gemelli e cucina curva. Lo scafo è realizzato in vetroresina con rinforzi in Kevlar e strati di S-glass, pensati per resistere agli stress di eventuali incagli accidentali. L’orientamento è chiaramente alla crociera, con particolare attenzione al mercato del charter. Il pozzetto si presenta spazioso, con sedute lunghe e una ruota montata su consolle che ospita cinque strumenti e la bussola. Il teak ricopre il pavimento e si abbina a un tavolo pieghevole in legno. Tre coppie di winch Harken gestiscono le scotte del genoa, della randa e dello spinnaker. I gavoni laterali sono ampi ma poco profondi, mentre la piattaforma da bagno risulta generosa. La ruota può ostacolare il passaggio verso poppa quando si è ormeggiati di poppa, ma consente al timoniere di sedersi lateralmente con buona visuale. I passavanti sono larghi e sgombri, con le sartie e le rotaie del genoa posizionate lungo il bordo del tetto della tuga. Quest’ultima è rivestita in teak e il carrello della randa si trova a prua del capottino parasale. Il ponte di prua è pulito con bitta arretrata e un rullo solidale dotato di piastra metallica di protezione che conduce a un ampio gavone ancora. L’albero Selden presenta due crocette moderatamente inclinate con stralli inferiori e intermedi. Lo strallo di poppa termina con un paranco sul coronamento per permettere facili regolazioni dal pozzetto. La randa può essere avvolta all’interno dell’albero grazie al sistema roller-furling Sanders. Il genoa è ampio e potente. In navigazione con vento di forza 4 che soffia a raffiche di forza 5, la barca raggiunge 6,2 nodi di bolina stringendo il vento apparente a 40-45 gradi. Le rande avvolgibili esprimono il loro limite proprio in questa andatura. Con raffiche più intense il Bavaria 44 tende a sovrappressarsi e la barra al vento aumenta fino a far perdere presa al timone con la prua che orza. Il comportamento migliora sensibilmente allascando leggermente le scotte e riducendo la velatura in tempo. Al traverso la lunga linea di galleggiamento permette

rapide accelerazioni con medie superiori ai 7,3 nodi. Il genoa ampio fornisce spinta costante e la ruota rimane leggera anche quando il vento rinforza. In poppa con il genoa bordato sull’altro lato la barca mantiene 5,8 nodi con brezza sostenuta. Il timone resta leggero e la conduzione sotto spinnaker promette momenti divertenti. A motore si avverte un significativo richiamo a dritta in retromarcia. La barca ha dimensioni importanti e notevole presa al vento, ma risponde alle manovre e una rotazione a tre punti nell’angolo del porto si completa senza problemi. Il Volvo MD22 da 59 cavalli fornisce potenza abbondante e l’accesso al vano motore risulta agevole sia dalla tuga che attraverso ampi pannelli nelle cabine di poppa. Le prestazioni veliche sono buone nelle andature portanti mentre di bolina richiede terza-rolature tempestive. Lunghezza 13,6 m, larghezza 4,2 m, pescaggio 2,25 m (1,19 m versione poco pescante), peso 10, t, superficie velica 120 mq. Sono due Bavaria 44 le “barche della legalità” Eros (LNI Ostia) e Spyros (LNI Fiumicino), confiscate al traffico di migranti e di stupefacenti ed intitolate, rispettivamente, al politico Piersanti Mattarella e al Generale dell’Arma dei Carabinieri Carlo Alberto Dalla Chiesa, vittime di mafia. Le barche svolgono soprattutto attività di formazione e di inclusione sociale in favore delle associazioni che si occupano di disabilità e di supporto ai bambini e ragazzi con fragilità nel Lazio, oltre ad essere al servizio del percorso di messa alla prova con i minori sottoposti a provvedimenti dell’autorità giudiziaria.



Eros e Spyros in navigazione

Fare Ferrari al di là dell'asfalto

Il progetto Hypersail: dall'officina al cantiere

di Alberto Morici

Giornalista e Direttore di "SailBiz"

Una casa che ha scritto pagine leggendarie nel mondo delle auto sportive - con la pista nel DNA - ha deciso di puntare il timone in un'altra direzione: il mare aperto. Parliamo di Ferrari e del suo progetto Hypersail, un monoscafo foiling da 100 piedi sviluppato per volare sull'acqua, completamente autonomo dal punto di vista energetico, con lancio previsto per il 2026. Ma dietro all'immagine spettacolare c'è qualcosa di più: un vero e proprio movimento strategico che unisce tecnologia, marchio, brevetti e nuove opportunità industriali.

Hypersail non è un semplice yacht firmato Ferrari. Piuttosto, è un laboratorio di innovazione galleggiante. L'idea è chiara: trasferire - e ricevere - tecnologie tra il mondo dell'automobile ad alte prestazioni e quello della vela offshore. Nelle parole ufficiali Ferrari parla di "open innovation" e di "technology transfer... between the sports-car and nautical sectors". In pratica, molti sistemi realizzati per le auto Ferrari vengono progettati per funzionare anche in condizioni marine estreme: sistemi di controllo aerodinamico, gestione dell'energia, soluzioni idrauliche, materiali leggeri, algoritmi di controllo ad alte prestazioni. E viceversa: la vela, l'ambiente offshore, la durata e la variabilità delle condizioni diventano terreno di test per componenti e software che poi possono tornare sull'asfalto. Questo movimento bidirezionale è il vero plus: Ferrari non sacrifica la barca al marchio, ma la usa per rafforzare il suo vantaggio competitivo core-auto, mentre il marchio si espande in un ambiente inedito - mare aperto, prestazioni estreme, sostenibilità.

Infatti, quando un marchio passa da un ambito a un altro - ad esempio dall'auto al mare - si parla di *brand stretching*. Ferrari qui gioca da protagonista. Il messaggio è: "Il Cavallino non è solo auto da corsa, è performance assoluta, è eccellenza tecnica, è innovazione, anche in mare." Lanciando Hypersail, Ferrari dimostra che i propri valori - velocità, tecnologia, esclusività - valgono anche fuori pista: su

un monoscafo foiling che "vola" sopra le onde, senza motore a combustione, alimentato da energie rinnovabili. Dal punto di vista del marketing e della reputazione, è un'operazione intelligente: Ferrari rafforza l'immagine premium sostenibile (anche se non costruirà in grande serie yacht Ferrari), rafforza l'associazione tra performance ed energia pulita, e potenzialmente trova nuovi interlocutori (clienti, partner, ingegneria) nel mondo yachting ad alto livello.



Dettagli Hypersail

Oltre all'effetto immagine, Hypersail nasconde interessanti opportunità industriali - in particolare legate ai brevetti e alle soluzioni tecnologiche proprietarie. Ferrari ha infatti annunciato che ha depositato nove brevetti legati al progetto e ne sta preparando altri sei. Quali sono gli spunti concreti?

- Ferrari può licenziare tecnologie sviluppate per Hypersail (gestione energetica, sistemi di controllo foil, idraulica ad alto rendimento, conversione DC-DC, algoritmi di gestione dinamica) a cantieri nautici o team offshore, come ad esempio nei progetti oceanici IMOCA. Questo crea una fonte di ricavo relativamente "pulita", basata su software/servizi e non su produzione di massa.
- Il know-how acquisito a mare può tornare utilissimo nell'auto: ad esempio, sistemi che gestiscono grandi oscillazioni di carico, recupero energetico, monitoraggio avanzato dei componenti in condizioni difficili, possono essere adattati alle future vetture elettriche o ibride di fascia elevata.
- Il portafoglio brevetti rafforza la barriera all'ingresso: Ferrari acquisisce un ruolo non solo di "marca di lusso" ma di fornitore di tecnologia premium. In un contesto nautico dove la differenziazione tecnologica ricade direttamente sul prezzo, questo è un vantaggio competitivo.

In definitiva, la barca funge da piattaforma R&D e da "ponte tecnologico" verso nuovi mercati - pur restando fedele al core business. Se ben gestito, il ritorno sull'investimento in ricerca può essere più che proporzionale: costi controllati, high value intangible, diversificazione del profilo tecnologico.

Naturalmente, non è tutto oro quello che luccica. Alcune sfide vanno considerate:

- Il mare è un ambiente ostile: l'elettronica e i sistemi ad alte prestazioni devono essere marinizzati (resistenza alla corrosione, vibrazioni, oscillazioni, carichi variabili). Trasformare componenti automotive e adattarli per il mare richiede tempo, risorse e competenze diverse.
- Scalare la produzione o il business nautico vero e proprio comporterebbe un investimento diverso rispetto all'auto - Ferrari ha chiarito che questo progetto *non impatterà significativamente* il capex complessivo. Questo suggerisce che l'obiettivo non è diventare un costruttore di yacht in grande serie.
- Il mercato nautico ad alte prestazioni è dimensionato e distinto: le barche da record, i foiling, i prototipi oceanici parlano a un pubblico di nicchia. Se Ferrari volesse massificare nel segmento yachts luxury, la dinamica sarebbe diversa e richiederebbe un ecosistema di vendita/assistenza differente.

La domanda decisiva: Ferrari può davvero diventare protagonista nel mondo dello yachting?


La risposta è articolata: sì, ma con una precisazione importante. Non nel senso tradizionale di "costruire una gamma di yacht Ferrari e aprire dealer in marina". Piuttosto nel senso di "diventare fornitore di tecnologia, innovazione e struttura R&D per il segmento nautico performante".

In questo modo Ferrari entra nel mare da dove già domina la pista: con il cervello, con l'eccellenza, con la sperimentazione, non con il volume. Lo yacht Hypersail diventa la porta d'ingresso, la vetrina, la testimonianza concreta che Ferrari sa pensare anche "fuori strada". E da lì lavora al suo valore tecnologico - componenti, algoritmi, servizi - più che alla produzione di barche.

Questa strategia ha senso: mantiene il posizionamento premium, protegge il




Giovanni Soldini, Team Principal




TECHNOLOGY

800V electric architecture and algorithm-controlled hydraulic actuators




SUSTAINABILITY

100% renewable navigation, zero emissions




PATENTS

Nine filed, six in preparation



DESIGN

Foiling monohull developed with elite naval architects



Ferrari yachting

luzioni che emergono dall'ambiente forse più severo e imprevedibile che esista: il mare. E in cambio, porta nel mare il proprio expertise auto-racing, elevando il proprio posizionamento di marca.

Quindi se Ferrari "entra" davvero nello yachting? Sì - ma non come costruttore internazionale di serie, bensì come innovatore e partner tecnico d'eccellenza per il segmento più avanzato. In questo senso, Hypersail non è un incidente di percorso: è l'inizio di un nuovo capitolo.

E in questo capitolo è proprio il mare a scoprire cosa significa "fare Ferrari" al di là dell'asfalto.

valore del marchio, estende il business senza snaturarlo, e genera nuove linee di revenue (brevetti/licenze/software) in contesti ad alto margine.

Dall'officina al cantiere: non è solo un effetto di stile, ma una scelta strategica ben articolata. Hypersail rappresenta la declinazione marina del DNA Ferrari: performance, endurance, innovazione, esclusività. Al tempo stesso costituisce una piattaforma tecnologica e industriale che apre scenari oltre l'automobile. Ferrari non sta semplicemente "facendo una barca". Sta costruendo un laboratorio che potrà alimentare la propria attività centrale - quella delle auto - con so-



Nella foto da sn a dr: Marco Guglielmo Ribigini, Jonh Elkann, Giovanni Soldini, Matteo Lanzavecchia

Alle origini della... patente nautica

Punto d'arrivo o di partenza per la formazione del diportista?

di Rosario Guagliardo

Istruttore LNI e Coordinatore del Centro di Formazione Territoriale Liguria-Piemonte

Navigare per divertimento con piccole imbarcazioni ha sempre affascinato l'uomo sia che visse sulla costa o all'interno di qualsiasi parte del mondo. Questo desiderio e sensibilità di voler uscire da schemi di vita comune, solo per poche ore o anche per più tempo, al fine di scoprire una diversa prospettiva del paesaggio o di conoscere l'ambiente acquatico in generale, ha animato un certo tipo di cultura marinara così detta diportistica, dal francese antico "*déport*", che identifica l'andar per mare con attività ricreative di natura non prettamente commerciale. La crescita continua di questo tipo di navigazione disimpegnata ha reso necessario già da secoli stabilire e soprattutto far conoscere alcune regole dell'arte marinaresca fondamentali per non creare contrasti e contenziosi con la navigazione commerciale. Per il diportista, dimostrare la conoscenza di queste regole fondamentali è sinonimo oggi dell'essere in possesso di un'autorizzazione ovvero la patente di abilitazione al comando di unità da diporto comunemente conosciuta come patente nautica. Le storie marinare ci tramandano che la stessa parola patente sia stata coniata nel periodo in cui, i corsari con i loro velieri, durante gli arrembaggi verso i pirati, prima del saccheggio del carico, dovessero dimostrarli che il loro navigare per bottino con guerra di corsa, fosse autorizzato da un sovrano famoso e documentato da una frase scritta su un foglio di pergamena arrotolato che venendo aperto e steso prendeva il nome di patens ovvero lettera di patente. Oggi però la semantica della parola patente non deve ingannarci in quanto l'autorizzazione attuale è strettamente collegata a "sicurezza" che assume il significato di preoccuparsi per il mezzo su cui navighiamo e per le persone trasportate. Esclusi gli antichi Romani che, oltre alle tecniche di movimentazioni militari, come unica regola di navigazione pare identificassero il suono di un corno, il primo che mise ordine nel traffico della marina mercantile fu "Enrico il navigatore Principe Infante" che, a dire il vero, navigò pochissimo. Questo, figlio del re portoghese Juan I, interessato a mire espansionistiche del proprio paese, ebbe l'intuito di costruire a Sagres, in Algarve, un castello dove creò, a metà del 1400, la prima scuola di navigazione. Richiamò così da vari paesi molti personaggi per formarli, in maniera pratica oltre che nozionistica, al comando dei velieri tra i quali il genovese Antonio da Noli. Qui venivano approfondite discipline come la scienza nautica iberica e maiorchina, l'astronomia, la creazione di portolani e le tecniche di assistenza ai naviganti. Tornando alla patente italiana scopriamo che la regolamentazione della navigazione da diporto viene presentata per la prima volta nel libro 1 parte 1 del Codice della Navigazione Italiana, approvato con Regio Decreto n.327 del 30 marzo 1942 che congloba in un unico testo



Una patente nautica italiana

suddiviso in quattro libri i 1331 articoli relativi al commercio marittimo, alla marina mercantile e alla legislazione aeronautica. L'aggiornamento normativo avviene nel 1971 col Piccolo Codice della Nautica da Diporto che vede la vera nascita della Patente Nautica. Le evoluzioni legislative, al fine di partecipare ad un nuovo rilancio economico del paese con l'indotto della nautica, approdano alla normativa attuale che col D.L.133 del 2024 introduce novità soprattutto in termini di dotazioni di sicurezza e di nuove tipologie di patente come la D1 per sedicenni in navigazione diurna e quant'altro. Il conseguimento della patente che abilita al comando delle imbarcazioni da diporto oggi avviene tramite esami presso gli uffici della Capitaneria di Porto oppure della Motorizzazione Civile. L'allievo a seconda della tipologia di patente scelta (entro o oltre le 12 miglia, vela con motore ausiliario, motore o nave da diporto) deve superare prove teoriche e pratiche come da programma ministeriale in atto. Ad esempio chi frequenta una scuola nautica tradizionale, in Italia sono centinaia, per conseguire una patente di livello A entro le 12 miglia o acque territoriali, impiega circa due mesi per comple-



Patente D1 per le moto d'acqua

tare il percorso formativo con un impegno medio di 3 ore a settimana il tutto suddiviso in 80% teoria e 20% pratica. Le importanti competenze acquisite teoricamente in pochi mesi vanno messe in pratica in maniera graduale con condizioni meteo-marine adeguate, arricchendole possibilmente con ulteriori corsi di approfondimento per raggiungere una completa consapevolezza del ruolo di comando da svolgere a bordo, ricordando che con la patente in mano non si è giunti a un punto di arrivo, ma siamo a un punto di partenza per la conoscenza dell'arte marinaiasca.

L'articolo nasce dal dibattito avviato dalla Lega Navale Italiana con l'evento "La patente nautica. Punto di partenza o di arrivo per la formazione del diportista?", organizzato dalla LNI con la Sezione di Genova in collaborazione con la casa editrice Mursia. A partire dal libro "La patente nautica" (Mursia, 2024) dell'istruttore e socio della Lega Navale di Biella Paolo Benci, il dibattito si è orientato sulle principali sfide che riguardano la formazione del diportista oggi, secondo una missione formativa – quella della Lega Navale Italiana – tesa a formare soci appassionati di mare consapevoli e responsabili nella pratica della navigazione a vela e a motore. Sono intervenuti per l'occasione, insieme a Benci, Rosario Guagliardo e l'ammiraglio Luciano Magnanelli, Vicepresidente della Lega Navale Italiana. "La Lega Navale attribuisce una grande importanza al valore della patente nautica, uno strumento importante che mettiamo nelle mani del socio diportista e che deve metterlo assolutamente in grado di affrontare qualsiasi condizione e tipo di emergenza", ha affermato l'ammiraglio Luciano Magnanelli, Vicepresidente della Lega Navale Italiana, sottolineando: "Per questa ragione esortiamo i nostri 64 Centri d'Istruzione Nautica (CIN), distribuiti in tutta Italia, a riempire di contenuti i programmi ministeriali e a dare alla patente quel valore aggiunto che, in pieno stile Lega Navale, mira a formare marinai consapevoli, rispettosi dell'ambiente e delle regole della sicurezza in mare." Secondo i dati dell'ultimo biennio (2023-2024) resi noti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è cresciuto il numero dei sinistri (332) rispetto al 2023 (270), con un aumento nelle vittime totali (90). Un segnale – hanno convenuto i relatori – che deve spingere a dare una maggiore importanza agli aspetti di sicurezza della navigazione.



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM



Una scelta di vita, al servizio del mare e delle persone

Intervista all'Ammiraglio Sergio Liardo, nuovo Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera

di Antonello de Renzis Sonnino

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



L'Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Pil. Sergio Liardo, nato a Catania il 19 ottobre 1961, è Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera dal 24 settembre 2025.

Ammiraglio Liardo, qual è il suo primo ricordo legato al mare?

Da siciliano, nato in una città di mare, Catania, non è facile individuare un primo ricordo legato al mare, ma parlerei piuttosto di un legame con il mare da sempre molto forte. Devo essere sincero, non è facile per me vivere lontano dal mare e questo, in un certo senso, ha indirizzato le mie scelte professionali. Scelte che mi hanno portato più a "volare" sul mare che a navigarci.

Dal 24 settembre è Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Quali emozioni ha provato per il suo nuovo incarico e quali sono gli obiettivi che si pone?

E' difficile dire esattamente quali emozioni, ma posso certamente confessarle quante: davvero tantissime e soprattutto intense attenuate soltanto dalla consapevolezza di una responsabilità importante nei confronti di chi mi ha nominato ed ovviamente nei confronti dei quasi 11.000 appartenenti al Corpo, donne e uomini della Guardia Costiera. E' proprio all'elemento umano, il personale, al quale mi sono rivolto sin dal giorno dell'insediamento, proprio da loro vorrei partire. Nessuna organizzazione che si rispetti, d'altronde, può fare a meno della risorsa principale, quella umana,

nessun Comandante può fare a meno dell'equipaggio, anche se oggi la tecnologia sta tentando di farne a meno, anche sulle navi ma questo è un altro discorso! L'obiettivo principale, in buona sostanza, è quello di garantire al mio personale, a tutto il mio "equipaggio", le migliori condizioni possibili per continuare a ben assolvere i compiti d'istituto e, quindi, assicurare alla collettività un servizio efficace ed efficiente e, soprattutto, di qualità.

Ci sono figure di marinai che l'hanno ispirata? Quali doti deve avere un buon comandante?

Non ho avuto figure di riferimento "familiari" nella scelta di questa professione, scelta che ripeterei migliaia di volte indipendentemente dall'incarico odierno. Non sono un "figlio d'arte", ma nel corso della mia carriera e delle varie destinazioni di servizio ho conosciuto tanti Comandanti, colleghi e collaboratori,



Nel 2025 sono stati celebrati i 160 anni dalla fondazione del Corpo delle Capitanerie di Porto

da cui ho imparato tanto ed a cui devo tanto! Tra questi, in particolare, mi piace ricordare...e li ricordo veramente con immenso affetto, due figure di Ufficiali delle Capitanerie di porto di grande spessore: il Capitano di Vascello Tommaso Vagliasindi, mio primo Comandante del Nucleo Aereo Guardia Costiera di Catania, da giovane pilota appena rientrato in Italia dai corsi di volo, un vero gentiluomo, "pioniere" della componente aeromobili della Guardia Costiera. Poi ed il Capitano di Vascello Antonino Munafò, scomparso prematuramente in un incidente stradale qualche anno fa, uomo eccezionale amato da tutto il personale. Sono due figure di marinai, di militari ed Ufficiali, il cui esempio mi ha sempre guidato nelle scelte, soprattutto quelle più difficili. E tra le tante doti richieste ad un buon Comandante, probabilmente tra le più importanti c'è proprio quella di saper scegliere, la capacità di prendere decisioni, di prenderle con la tempestività che la situazione richiede, valutando sempre vantaggi e svantaggi, rischi ed opportunità, assumendone di conseguenza le responsabilità.

Quest'anno il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ha celebrato i 160 anni dalla sua fondazione. Come vi state proiettando nel futuro sul fronte dei mezzi e della formazione del personale?

Con il 2025 si conclude per il Corpo un anno veramente impegnativo, l'anno del 160° compleanno celebrato in tutta Italia, da nord a sud isole comprese, con tanti eventi, alcuni anche di respiro internazionale. Eventi che si sono aggiunti alle consuete attività che ci vedono impegnati su più fronti: dal soccorso in mare alla tutela dell'ambiente marino, dal monitoraggio del traffico marittimo alla sicurezza portuale, dai controlli sulle attività di pesca alle attività di "Port State Control", senza tralasciare le tante attività amministrative ordinariamente svolte dai Comandi territoriali, dislocati lungo gli ottomila chilometri di litorale

nazionale. Non dobbiamo dimenticare che la Guardia Costiera, nata formalmente nel 1989, è soltanto l'articolazione "operativa" del Corpo delle Capitanerie di porto: un Corpo con 160 anni di storia, che significano soprattutto 160 anni di esperienza al servizio della marittimità del paese e non solo. Una esperienza su cui è necessario continuare ad investire, partendo dal personale come già detto, passando per i mezzi, da quelli navali a quelli aerei e puntando soprattutto sulle nuove tecnologie: proprio qui si gioca una vera e propria scommessa!

Non siete presenti solo in mare e lungo le coste. Qual è il vostro impegno nelle acque dolci?

Nel corso degli ultimi anni abbiamo consolidato la nostra presenza anche sui grandi laghi. Un'esigenza sempre più sentita dalla collettività ed espressamente richiesta dalle comunità locali. Abbiamo iniziato con il lago di Garda, siamo passati al Lago Maggiore e dalla scorsa estate siamo presenti anche sul Lago di Como. Un'espansione che ha reso necessario un maggiore coordinamento e l'istituzione, da ultimo, del "Reparto Operativo Laghi Guardia Costiera" con sede a Milano. Il nostro impegno è del tutto simile, cambia ovviamente lo scenario e gli interlocutori istituzionali, ma rimangono invariate le finalità: prima fra tutte la tutela e salvaguardia della vita umana e la sicurezza della navigazione, in questo caso nei laghi, ricordando sempre - anche a noi stessi - che l'acqua dolce, al pari del mare aperto, può nascondere delle insidie. Proprio per questo motivo, dalla scorsa stagione estiva la nostra ormai collaudata operazione "Mare Sicuro" è stata rimodulata in "Mare e laghi sicuri", confermando il medesimo *format* incentrato su una capillare attività di informazione e prevenzione.



Mezzi della Guardia Costiera

Professione: marittimo

Il ruolo dell'Accademia della Marina Mercantile

di Paola Vidotto

Direttore Generale Accademia Italiana della Marina Mercantile

Sono ormai passati sei anni da quando ho avuto l'onore di diventare Direttore Generale della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, la realtà ITS più grande d'Italia per il settore della mobilità sostenibile. E in questi anni il mondo, non solo quello del mare, è cambiato profondamente. Ipotesi e sviluppi tecnologici che apparivano distanti, si sono fatti presenti. Nuove sfide sono diventate quotidiane, così come è cresciuta la velocità necessaria per rispondere a esse. Come Accademia, abbiamo visto crescere la richiesta del mondo imprenditoriale per avere a disposizione figure professionali ancora poco chiare, ma necessarie per quella transizione ecologica e digitale ormai realtà, così come abbiamo visto aumentare la richiesta del settore della logistica intermodale per personale altamente formato e qualificato, visti gli ingenti investimenti sul tema in Italia e in Europa. Sono sfide complesse anche perché la formazione stessa è in mutamento, e occorrono nuovi strumenti di comprensione del problema e delle sfide, prima di proporre un percorso formativo che sappia dare risposte precise. Sia al mondo del lavoro, sia a chi in quel mondo si prepara a entrare. La creazione degli ITS è forse uno degli strumenti più utili per accedere a una professione con ottime prospettive di carriera, soprattutto nell'ambito della Blue Economy. Negli ultimi anni l'Accademia è cresciuta e si è consolidata con un ruolo di riferimento nel panorama nazionale, non solo per i corsi ITS dedicati ai futuri Allievi Ufficiali di Coperta e di Macchina, ma anche per le collaborazioni internazionali di altissimo livello. Una delle esperienze più significative è sicuramente la partnership con il NATO's Centre for Maritime Research and Experimentation di La Spezia. L'accordo che abbiamo firmato nel giugno 2023, e recentemente rinnovato, consente ai nostri allievi di vivere in prima persona la ricerca e la sperimentazione a bordo di unità come la Nave Alliance (si rimanda all'articolo dedicato su questo numero della rivista "Lega Navale", ndr). Ogni volta che un nostro studente sale su quella nave, porta con sé non solo la curiosità del giovane marinaio, ma anche la consapevolezza di rappresentare un'eccellenza formativa italiana riconosciuta in Europa. Il rinnovamento continuo non riguarda però solo la didattica. Stanno avanzando infatti i lavori per la nuova sede dell'Accademia, all'interno dello storico Palazzo Tabarca, nel cuore del porto antico di Genova. Qui tentiamo di scrivere una nuova pagina della nostra storia, anche perché nel novembre 2025 l'Accademia ha festeggiato i suoi primi venti anni. Un traguardo importante per un istituto così particolare, che oggi gestisce oltre 850 studenti a biennio, e che lavora con entusiasmo con più di 150 aziende di tutto il ventaglio del mondo dei trasporti. La fine dei lavori è prevista per la primavera 2026, ma già oggi il



La Direttrice generale Paola Vidotto



*Giovani allievi Ufficiali
dell'Accademia della Marina Mercantile*



Occidentale e Orientale. Questo studio, che ha coinvolto centinaia di lavoratori, ha messo in luce un aspetto fondamentale, ovvero che la transizione digitale e tecnologica dei porti non può e non deve lasciare indietro nessuno. Formare nuove competenze è importante, ma lo è altrettanto accompagnare chi ha costruito la propria vita professionale sulle banchine e oggi rischia di sentirsi superato dalle macchine. La formazione, per noi, è un percorso inclusivo. Serve a creare equilibrio tra l'esperienza di ieri e l'innovazione di domani. Ogni giorno, lavorando a fianco degli allievi e dei colleghi, vedo confermata una convinzione: il mare continuerà a essere una grande scuola di vita. E l'Accademia Italiana della Marina Mercantile continuerà a essere il suo laboratorio di futuro.

progetto rappresenta simbolicamente ciò che siamo: un ponte tra la tradizione marittima ligure e le esigenze della formazione del futuro. Una formazione che dovrà necessariamente essere più votata alla tecnologia, a nuovi approcci più olistici anche in campo tecnico, e che avrà bisogno sempre più di supporti immersivi per riuscire a essere compresa e assimilata. Con tassi di occupazione che superano il 97%, l'Accademia non solo forma, ma accompagna concretamente verso il lavoro. È un risultato che nasce da una rete solida di collaborazioni con aziende, istituzioni e autorità portuali, come testimonia anche il recente rapporto sul lavoro portuale realizzato insieme alle AdSP del Mar Ligure

La salute mentale e il benessere dei marittimi, i risultati del progetto "La mia esperienza a bordo" dell'Accademia Mercantile

L'Accademia della Marina Mercantile, in occasione quest'anno della quarta edizione del progetto "Genova Global Goals Award", promosso dal Comune di Genova, ha somministrato un sondaggio anonimo a diverse classi di Allievi che avessero svolto almeno 1 imbarco, durante il proprio percorso formativo. Il sondaggio ha visto circa 70 risposte di Allievi Ufficiali di Coperta, Allievi Ufficiali di Macchina, ma anche studenti dei corsi ITS Multimedia Technician, Commissario di Bordo, Pasticcere/Panettiere di Bordo. Il questionario, non ha velleità di essere una ricerca scientifica approfondita, ma mira ad avere una fotografia della salute mentale degli studenti e delle studentesse che hanno intrapreso un percorso formativo gratuito promosso dall'Accademia. Tra i risultati del sondaggio, oltre l'80% degli intervistati ha dichiarato di essersi trovato a proprio agio durante il periodo a bordo (in una scala da 1 a 10, l'80% delle risposte ha compreso i voti da 7 a 10), percentuale analoga a chi ha dato un voto positivo alla domanda su quanto l'esperienza di imbarco fosse in linea con le aspettative. Se il 79,5% dichiara di essersi sentito sotto pressione o sotto stress (quota complessiva dei voti tra 7 e 10), l'85% dei partecipanti dichiara di essersi sentito integrato nell'equipaggio. Solo il 51,5% ritiene gli spazi comuni a bordo adeguati alla vita in mare, ma una quota del 86,7% ritiene di aver ricevuto supporto adeguato da parte dei superiori e dagli ufficiali. Tra le proposte giunte a seguito del sondaggio, che ha compreso imbarcati su navi passeggeri e cargo, la possibilità di avere un ente terzo o una struttura di supporto psicologico sempre disponibile, la richiesta di una connessione internet più stabile durante gli imbarchi, e la possibilità di prepararsi meglio all'imbarco grazie a visite dedicate.

Nave Alliance tra i ghiacci dell'Artico

Un osservatorio galleggiante che studia i cambiamenti nell'ambiente marino

di Stefano Febbraro

Capitano di Fregata, Comandante di Nave Alliance

Nel contesto delle sfide globali legate al cambiamento climatico e alla sostenibilità ambientale, l'innovazione tecnologica gioca un ruolo fondamentale nella comprensione e nella gestione delle risorse naturali. Tra i progetti più ambiziosi in questo ambito si inserisce Nave Alliance, un osservatorio galleggiante progettato per monitorare i cambiamenti nell'ambiente marino.

Nave Alliance, unità polivalente di ricerca idro-oceanografica di proprietà della NATO, ha assunto bandiera ed equipaggio della Marina Militare nel 2016 sulla base di un *Memorandum of Understanding* (MoU) firmato dal NATO's *Science and Technology Organization - Centre for Maritime Research and Experimentation* (STO-CMRE) per conto della NATO e dal Ministero della Difesa. Effettua attività sulla base del programma di lavoro annuale condiviso tra la Marina Militare ed il CMRE.

L'Unità è una piattaforma di ricerca all'avanguardia per la sperimentazione di nuove tecnologie e l'impiego di sistemi e apparecchiature di nuova generazione per la ricerca e sviluppo scientifico a favore della NATO e, quindi, delle marine dei paesi ad essa appartenenti. Dotata di circa 400 mq di laboratori, sistemi di navigazione e comunicazione all'avanguardia, gru, verricelli e argani, con una struttura poppiata "a portale", che permette all'unità di effettuare movimenti di carico e, contestualmente, manovre di messa a mare e recupero di apparecchiature subacquee.

Questa sua struttura modulare unita alle tecnologie all'avanguardia a bordo, la rendono un vero e proprio laboratorio mobile, in grado di monitorare innumerevoli parametri oceanografici e raccogliere dati in tempo reale relativamente all'ambiente marino circostante. L'obiettivo è quello di studiare le dinamiche dell'oceano per migliorare la gestione della biodiversità e delle risorse marine, modo tale da fornire concrete risposte alla crescente preoccupazione per l'impatto dei cambiamenti climatici. Un esempio di uso di innovazione e tecnologie all'avanguardia per il monitoraggio dell'ambiente marino è il progetto ARNACOSKY (*Arctic Navigation with COMSO-SkyMed*), sviluppato in collaborazione con



Comandante di Nave Alliance in attività operativa
(Foto Marina Militare)



Messa a mare di galleggiante per gli strumenti oceanografici
(Foto Marina Militare)



Nave Alliance in attività (Foto Marina Militare)

attivamente alla Strategia Artica Nazionale. Il programma scientifico unisce ricercatori e specialisti dell'Istituto Idrografico della Marina e dei principali enti di ricerca nazionali e internazionali, con l'impiego di diverse discipline integrate al fine di conoscere meglio l'Oceano Artico di cui, ad oggi, meno del 25% del totale è stato mappato con strumenti moderni.

Durante High North 25 si sono svolti altri due progetti di ricerca paralleli in compartecipazione con l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) e l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) denominati rispettivamente ICE BLUE e SEA CARE. Quest'ultimo mira a studiare l'impatto delle condizioni marine sulla salute umana e sull'ecosistema marino; mentre il progetto *Ice Blue* promuove attività scientifiche finalizzate ad una migliore comprensione degli effetti sulla fisiologia e psicologia umana dell'isolamento e confinamento, due condizioni comuni al volo spaziale e ai contesti in cui opera il personale della Marina Militare, come nei sommersibilisti e gli equipaggi coinvolti in attività in ambienti estremi.

Le attività svolte da Nave Alliance durante le sue missioni annuali, con una men-

zione particolare a quelle artiche, rappresentano uno straordinario esempio di come la tecnologia avanzata e la cooperazione scientifica internazionale possano contribuire a monitorare e proteggere l'ambiente marino. Il suo impegno nella raccolta di dati essenziali, volti a comprendere e mitigare gli effetti del cambiamento climatico, ne fa un elemento centrale nell'ambito delle attività di ricerca e monitoraggio ambientale a livello globale.



Nave Alliance in Mar Artico (Foto Marina Militare)

L'importanza dello spirito d'equipaggio, in mare e nelle “dolci acque”

Intervista alla Delegata regionale LNI per la Lombardia Federica Manoli

di Michele Valente,

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale “Lega Navale”

La Lega Navale con le sue Sezioni lombarde è stata protagonista dell'Assemblea Generale dei Soci 2025 che si è tenuta a Lecco. Quali sono le principali caratteristiche delle Sezioni che coordini?

Siamo stati molto orgogliosi di ospitare l'Assemblea Generale dei Soci della LNI che si è presentata come un'importante occasione di collaborazione e condivisione, di “fare equipaggio” con la Presidenza nazionale e con le altre Sezioni lombarde e italiane. Sebbene il carico organizzativo sia ricaduto principalmente su Daniela Bognesi e Richard Martini, presidenti rispettivamente delle Sezioni di Milano e Mandello del Lario, abbiamo condiviso le diverse fasi di questo progetto con tutti i presidenti lombardi, che ci hanno supportati in diverse forme. L'organizzazione dell'AGS ha rappresentato un'opportunità per rinsaldare i rapporti e le relazioni con le autorità locali e, in particolare, con Regione Lombardia. La sottoscrizione dell'accordo quadro, avvenuta a fine ottobre, rappresenta il raggiungimento dell'importante obiettivo di avere fatto conoscere in Lombardia la Lega Navale Italiana nazionale e con questo, di avere dato maggiore rilievo alle innumerevoli attività sportive (regate veliche e le competizioni di canoa e kayak organizzate nell'ambito delle Federazioni italiane della Vela e della Canoa Kayak), di promozione nelle scuole e di natura solidale, realizzate dalle nostre undici sezioni. Auspichiamo che l'accordo ci aiuti a mantenere le attuali concessioni, a ottenerne altre e ad avere i permessi necessari per realizzare le nuove infrastrutture, di cui il territorio avrebbe necessità anche per dare un supporto maggiore ai corpi di sicurezza ed emergenza.

Veniamo ai punti di forza e di debolezza.

Le Sezioni lombarde si caratterizzano per la buona copertura del territorio e per il radicamento nello stesso: sono presenti nei principali capoluoghi di provincia, sui laghi di Varese, Como (sul lato



Passione per la vela: Federica Manoli nella sua crociera mediterranea



Soci e istruttori della Lega Navale di Milano, la Sezione più antica d'Italia, nella base nautica di Dervio



Giovani velisti crescono sul Lago dell'Airone Cinerino a Mezzana Rabattone, base nautica della Lega Navale di Pavia

lecchese come abbiamo visto), Garda e dell'Airone Cinerino, nonché sui fiumi Po e Ticino. Ci manca il Lago d'Iseo ma ci stiamo lavorando. Le Sezioni che svolgono la maggiore quantità di azioni, in termini di partecipazione numerica e di diversificazione di attività, sono indubbiamente quelle dotate di una base nautica, il luogo deputato per eccellenza alla pratica, alla diffusione e all'insegnamento delle discipline acquatiche e, naturalmente dei valori della LNI. Si tratta delle Sezioni di Brescia-Desenzano, Mandello del Lario, Mantova, Milano, Pavia e Varese. Le restanti cinque, Bergamo, Bovisio Masciago, Crema, Cremona e Lodi dispongono di una sede in città e si appoggiano ad altre sezioni per lo svolgimento delle attività nautiche. Oltre alle strutture e ai mezzi, il vero punto di forza delle Sezioni risiede, e lo sappiamo bene, nei Soci, perché ogni attività è progettata, sviluppata e realizzata dalle persone. Poiché queste sono il motore di ogni attività, la diminuzione dell'interesse per il volontariato che si sta registrando in qualsiasi settore, rappresenta uno dei più significativi punti di debolezza della nostra struttura in generale.

Come nasce la tua passione per il mare, le acque interne e la nautica? Quando hai "incontrato" per la prima volta nella tua vita la Lega Navale italiana?

Credo che l'amore per il mare trovi le sue origini nel mio Dna. Da sempre i miei genitori mi hanno portata in mare, in barca e avviata alle discipline acquatiche, come il nuoto, la subacquea e lo sci nautico. La vela è una passione che ho sviluppato autonomamente quando ho avuto l'età per potere scegliere e permettermela. Mi sono iscritta alla LNI nel 1991 attraverso la Sezione di Milano e da allora ho iniziato a praticare la vela anche nelle acque interne a partire dalla base nautica situata a Dervio sul Lago di Como. Da allora ho imparato a conoscere e ad amare anche le acque interne. Alla LNI ho trovato un ambiente che si adattava perfettamente ai miei principi e valori e ho incontrato persone che sono diventate gli amici con la a maiuscola. Condividere passioni, regatare e navigare insieme,

in un ambiente sano e sereno come quello che ho trovato alla LNI, mi ha consentito di creare rapporti profondi e indissolubili anche quando le scelte della vita ti allontanano.

C'è una persona che ti ha ispirato nell'associazione?

Sì, è stato Franco Pivoli, amico di famiglia e grande appassionato e conoscitore di mare e di vela, che mi ha suggerito di avvicinarmi alla LNI. È stato il mio primo mentore in questo magnifico mondo.

Prima di ricoprire l'incarico di Delegata regionale per la Lombardia, sei stata presidente della Sezione di Milano, la più antica tra le Sezioni LNI d'Italia fondata nel 1899. Questo ruolo ha cambiato la tua visione della LNI?

Diventando Presidente, oltre al carico di responsabilità, ho scoperto la dimensione nazionale della LNI che non conoscevo. Quando sei semplicemente socio di una Sezione, benché attivo, ti confronti solo con la realtà locale e non pensi che l'associazione a cui appartieni possa essere molto di più. Da presidente, entrando in contatto con la Presidenza Nazionale e con le altre Sezioni della regione e di tutta Italia, mi sono resa conto della storicità della LNI, aspetto importante soprattutto per una persona che, come me, lavora nell'ambito del patrimonio culturale, ma soprattutto della forza e delle potenzialità della nostra associazione, unica nel mondo della nautica ad avere una relazione stretta con le istituzioni pubbliche e a coprire tutto il territorio nazionale con le sue oltre 250 sezioni e delegazioni. Nel corso del mio mandato ho cercato di divulgare la conoscenza della Lega Navale Italiana e di valorizzarne le potenzialità, che ancora oggi fatichiamo a sfruttare completamente.

Sei coordinatrice dei gruppi di lavoro relativi alle acque interne e alle donne della Lega Navale italiana. Cosa stai scoprendo in questo ruolo rispetto allo "spirito di equipaggio" tra i soci volontari?

Ritorniamo al volontariato, tema che mi sta molto a cuore. Chi lo prova capisce quanto questa attività possa restituire in termini di conoscenze, gratitudine, soddisfazione e amicizia. La logica dell'equipaggio, come giustamente dici, è fondamentale nella gestione di una Sezione così come nel coordinamento di un gruppo di lavoro. Mi spiego più chiaramente: come in barca durante una regata o una navigazione ciascuno ha un compito e ogni ruolo è strategico per raggiungere l'obiettivo nel migliore modo possibile, così in un gruppo perché il lavoro funzioni, tutti devono avere chiaro e condividere l'obiettivo e si deve trovare per ciascuno il ruolo più affine. La bravura sta nel sapere affidare a ogni persona il ruolo in cui si sente di potere dare il meglio del



Federica Manoli, al tempo presidente della Lega Navale di Milano, riceve in dono dall'ammiraglio Pietro Caricato (socio LNI Mandello del Lario e Delegato regionale Lombardia) la Blue Ensign del Royal Yacht Club of England per l'impegno della LNI milanese nel supporto dato ai navigatori solitari italiani nella OSTAR 1976 (foto Paolo Maccione).

proprio contributo. La vittoria della squadra è senz'altro di maggior peso rispetto a quella individuale. E inoltre, insieme agli altri trovo che si impari e che ci si diverta molto di più. L'esperienza del gruppo delle donne della LNI è particolare ed entusiasmante perché coinvolge solo la parte femminile, cosa abbastanza anomala nella nostra associazione, ma ti posso assicurare che i soci uomini non sono mai esclusi nelle nostre riflessioni e nei nostri progetti.

Quanto l'essere velista, istruttrice e socia della LNI ha influenzato il tuo stile di vita e la tua professione?

Totalmente e in tantissimi ambiti, te le elenco soltanto alcuni. La passione, che metto nel mio lavoro e nelle cose che faccio "a terra" e l'attenzione agli altri: che stiano bene, che siano performanti e soddisfatti, che nessuno resti indietro. E poi ancora, l'attenzione alle regole, all'etica, al rispetto per l'ambiente in cui viviamo, al linguaggio che utilizzo (in barca è importantissimo esprimersi correttamente anche per ragioni di sicurezza), attenzione ai cambiamenti (meteorologici, dell'ambiente, delle persone, del suono del motore e della barca...). La lunga esperienza di istruttore di vela ha contribuito alla formazione di *soft skills* professionali. Per esempio, devo la mia capacità di parlare in pubblico proprio al periodo in cui ho imparato a tenere lezioni teoriche di vela e non ai corsi universitari.

Quali sono le tue principali passioni oltre alla vela e alla nautica?

Da persona curiosa mi appassiono per molte cose. Oltre alla vela, e a tutto ciò che porta con sé, amo viaggiare anche via terra, conoscere paesi nuovi e culture diverse dalla nostra. Sono molto appassionata del mio lavoro in ambito museale che mi ha permesso di dare sbocco al percorso di studi. Pratico Tai Chi, mi piacciono la musica, il teatro, il cinema e la lettura.

Quale libro porteresti con te in una lunga crociera in barca?

Ne porterei più d'uno. Ma se dovessi navigare in Mediterraneo porterei sicuramente *Breviario mediterraneo* di Predrag Matvejevi e *Il Mediterraneo* di Fernand Braudel.



I rappresentanti delle Sezioni lombarde insieme al Presidente LNI Donato Marzano all'AGS 2025 di Lecco.

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** €



Natale in mare con uno "scrittore-marinaio"



di Joseph Conrad

Memoir poco noto al grande pubblico del grande scrittore di mare polacco naturalizzato inglese Joseph Conrad (1857-1924) – autore di capolavori della letteratura moderna come "Cuore di tenebra", "Linea d'ombra", "Lord Jim", "Nostromo" –, "Christmas at sea" è stato pubblicato nel dicembre 1923 sulla rivista americana "The Delineator". Un episodio che testimonia i valori della solidarietà e della fratellanza tra la gente di mare in un giorno di Natale trascorso in mezzo all'Oceano. La redazione di "Lega Navale" l'ha recuperato e tradotto per i suoi lettori. "Buon Natale e buona fortuna".

Un giorno di Natale in mare non è come un giorno di Natale sulla terraferma. Non c'è alcuna atmosfera di festa, nessun trambusto di pacchi da aprire, nessuna visione di un sontuoso pranzo. È semplicemente un giorno come tutti gli altri. A dire il vero, per essere del tutto sinceri, è persino peggiore degli altri giorni; perché mette in risalto con maggiore vividezza l'assenza di tutte quelle cose che costituiscono il conforto della vita. La monotonia del mare, il cielo grigio, il vento costante si combinano per opprimere lo spirito. Una sola volta nella mia vita di mare - e una volta soltanto - partecipai a qualcosa che somigliasse allo scambio di doni natalizi. Questo avvenne nell'Oceano Australe, alla latitudine 51° Sud, nei pressi delle Isole Crozet. Eravamo da tre giorni all'orza, contro un duro vento che soffiava da terra, e il tempo era pessimo, quando avvistammo una nave davanti a noi, con pochissime vele spiegate. Era una baleniera, americana, di ritorno verso casa dopo tre anni di navigazione. Aveva ben poco visibile sopra l'orizzonte - qualche piede di fiancate nere e un albero di mezzana. Sembrava un semplice puntino di vita nel deserto di onde in tumulto. Avvicinandoci, leggemma sulla poppa il nome Speranza. I suoi ponti erano ingombri di botti e attrezzi, e il suo equipaggio aveva l'aspetto scarno e provato degli uomini che per molti mesi avevano combattuto nel deserto liquido. Il nostro capitano, un uomo di buon cuore, ordinò di preparare un piccolo barile. Dentro vennero messi vecchi giornali, un po' di tabacco e - cosa più importante di tutte - due scatole di

fichi secchi, una sorta di dono di Natale per quei poveri diavoli che non vedevano terra da moltissimo tempo. Il barile fu calato in mare, con una piccola bandierina attaccata a un bastoncino infilato nel tappo. Il compito di recuperarlo spettava alla baleniera. Le passammo sottovento, salutandola nel modo consueto. Il mare era grosso, e la loro scialuppa ebbe non poche difficoltà. Più volte pensammo che non sarebbe mai riuscita a raggiungere la botte, perché le onde erano montagne fra noi e loro; ma alla fine ce la fecero, issarono il barile a bordo e risposero con un debole urrà al nostro. Poco dopo vedemmo un uomo avanzare a prua e lanciare qualcosa in acqua. Era una piccola bottiglia, tappata e sigillata. La pescammo mentre passavamo oltre. Dentro c'era un pezzetto di carta, con sette parole scribacchiate a matita: "Buon Natale. Buona fortuna." Tutto qui. Ma quelle poche parole portavano con sé un senso di fratellanza nella solitudine del mare, un tocco di calore domestico in quell'immensità gelida e desolata. Non ho mai dimenticato quel giorno di Natale. Non aveva nulla dello splendore comunemente associato alla stagione. Il vento era pungente, il cielo cupo, il mare agitato; fu un giorno di duro lavoro, disagio e apprensione. Eppure, attraverso tutto questo, si fece strada lo spirito della semplice gentilezza umana. Ho trascorso molti altri Natali in mare da allora, ma mai più assistetti a qualcosa di simile a quello scambio di doni attraverso l'oceano solitario - una piccola cosa, forse, ma piena di significato, e che resta nella memoria per tutta la vita.



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
- COMESTIBILE *

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
- COMESTIBILE *



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
- COMESTIBILE *

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

Barche e misteri: tra documentario e fiction

“La Scomparsa di Amy Bradley” e “La Donna della Cabina Numero 10”

di Sergio Gamberale

Giornalista, critico cinematografico e televisivo

Le imbarcazioni di lusso si confermano scenari ideali per storie di mistero, che siano drammaticamente reali o abilmente costruite dalla fantasia. Netflix lo dimostra con due produzioni recenti che trasformano le barche in protagoniste silenziose di eventi inquietanti: il documentario “La scomparsa di Amy Bradley” e il thriller “La donna della cabina numero 10”.



La Rhapsody of the Seas: teatro di un mistero irrisolto

Il 24 marzo 1998, Amy Lynn Bradley, 23 anni, scomparve dalla nave da crociera Rhapsody of the Seas durante una crociera nei Caraibi. La Rhapsody of the Seas, appartenente alla classe Vision di Royal Caribbean, è una nave di 264 metri di lunghezza per 32 di larghezza, con 11 ponti e capacità per 2.450 passeggeri. Varata nel 1997, può raggiungere i 23 nodi con un equipaggio di 772 membri. Caratterizzata da oltre 8.000 metri quadri di superfici in vetro, la nave offre viste panoramiche attraverso lucernari e

vetrate dal pavimento al soffitto, un dettaglio che rende ancora più sconcertante come una persona possa svanire nel nulla da un ambiente così controllato e apparentemente trasparente.

La docuserie in tre episodi, diretta da Phil Lott e Ari Mark, si distingue per rigore investigativo e sensibilità narrativa. Non cede al sensazionalismo ma costruisce una tensione crescente attraverso testimonianze dirette, immagini d'archivio delle bodycam degli investigatori e un'attenta ricostruzione delle indagini FBI.

Amy fu vista per l'ultima volta dal padre alle 5:30 del mattino sul balcone della cabina; mezz'ora dopo era scomparsa, lasciando solo i sandali e una polo. La famiglia ha continuato la ricerca per oltre 25 anni, alimentata da presunti avvistamenti che non hanno mai portato a risposte concrete.

Il documentario eccelle nel mostrare come la struttura stessa della nave - con i suoi corridoi labirintici, le sue centinaia di cabine e le migliaia di passeggeri - possa trasformarsi da ambiente confortevole a teatro di un crimine perfetto. La sapienza narrativa emerge nella capacità di mantenere viva la tensione senza mai perdere il rispetto per la tragedia umana al centro della vicenda. Un lavoro esemplare che dimostra come il true crime possa essere rigoroso senza risultare voyeuristico.

Il Savannah: lusso e finzione sul mare

Ben diverso è l'approccio de "La donna della cabina numero 10", thriller diretto da Simon Stone con Keira Knightley.

Una giornalista assiste a bordo di uno yacht di lusso al momento in cui una passeggera viene gettata in mare, ma nessuno le crede poiché tutti risultano presenti. Le riprese si sono svolte sul superyacht olandese Savannah, un'imbarcazione di 83,5 metri di lunghezza per 12,5 di larghezza, costruita da Feadship nel 2015. Curiosità: il Savannah è considerato il primo vero yacht ibrido al mondo, con un sistema di propulsione che combina un motore diesel Wärtsilä, tre generatori diesel-elettrici e un pacco batterie, riducendo i consumi del 30%.

Lo yacht, dal valore stimato di almeno cento milioni di dollari, può ospitare 12 ospiti e un equipaggio di 22 membri. Tra le caratteristiche distintive spicca una sala di osservazione subacquea, particolare che aggiunge fascino agli interni curati dal designer CG Design.

La scelta di questo yacht non è casuale: i suoi ambienti lussuosi e tecnologicamente avanzati rappresentano perfettamente quel mondo di opulenza e isolamento che il film vuole ritrarre.

Purtroppo, qui finiscono i meriti della produzione. Il film, ispirato al bestseller di Ruth Ware, si rivela scialbo e prevedibile. La regia guarda ad Agatha Christie e Alfred Hitchcock ma senza riuscire a catturare lo spirito. La trama procede per binari scontati, i personaggi sono bidimensionali e la tensione fatica a decollare. Keira Knightley fa quello che può con un materiale che non la supporta, ma l'unico vero elemento di interesse rimane la fotografia degli spazi dello yacht: le suite raffinate, i ponti in teak, le vetrate che si aprono sul mare.

Due approcci opposti allo stesso tema: la barca come spazio chiuso dove può accadere l'impensabile. Il documentario su Amy Bradley dimostra come il rigore e la sensibilità possano trasformare un caso di cronaca in un'indagine profonda sulla natura del mistero e dell'ossessione per le risposte. Il film con Knightley conferma invece che gli ambienti lussuosi non bastano a salvare una sceneggiatura debole.

Per gli appassionati di nautica, entrambe le produzioni offrono spunti interessanti sulle imbarcazioni protagoniste: da un lato una nave da crociera della classe Vision con le sue caratteristiche tecniche e operative, dall'altro un superyacht ibrido all'avanguardia che rappresenta il futuro della nautica di lusso sostenibile. Ma solo "La scomparsa di Amy Bradley" merita davvero il vostro tempo, lasciando "La donna della cabina numero 10" come visione da riservare esclusivamente agli ammiratori del Savannah e dei suoi interni da sogno.,





NATALE È UN DONO CHE SA DI MARE

UN GUSTO CHE RESTA NEL CUORE

Festeggia il Natale con Il Porto dei piccoli e scegli per parenti, amici e collaboratori i nostri doni solidali.

Dal 2005 le donazioni ci permettono di avere cura di bambini, ragazzi e famiglie in ospedale, nelle case d'accoglienza, a domicilio e a distanza.

Puoi decidere di regalare i nostri doni direttamente a chi trascorrerà i giorni di festa ricoverato in ospedale.

Scopri anche biglietti e calendari sul nostro sito
ilportodeipiccoli.org



Il Porto dei piccoli FONDAZIONE ETS - Genova - ilportodeipiccoli.org
Tel.: 0108593458 - +39 347 414 4822 - Mail: info@ilportodeipiccoli.org

Panettone

Bonifanti, 750g
Donazione
a partire da 18€

Pandoro

Bonifanti, 750g
Donazione
a partire da 18€



Il mio mare: una preghiera laica

di *Veronica Maya*
Conduttrice televisiva



Il mare è la mia finestra quotidiana sul mondo. Da casa mia, il suo respiro scandisce le ore come un metronomo antico: l'alba che si allunga sull'acqua, il vento che cambia voce, la risacca che culla le notti. Non potrei immaginare la mia vita lontana da questa presenza viva, mutevole, fedele. Il mio legame con il mare nasce da bambina, tra le coste campane, dove ho imparato che il mare non è solo un orizzonte da guardare, ma un maestro da ascoltare. Ogni onda è una lezione di umiltà, ogni vela un invito alla fiducia. Col tempo, quel legame si è fatto più profondo, più consapevole, fino a diventare parte della mia identità. Forse è per questo che, quando mi hanno chiesto di essere una delle madrine dell'Amerigo Vespucci, ho sentito di ricevere un dono. A bordo di quella nave che ha rappresentato l'Italia nel mondo, ho percepito il mare come un ponte tra generazioni, tra chi lo naviga e chi lo sogna. Ho incontrato uomini e donne che al mare hanno affidato la propria vita e i propri sogni, e ho sentito che il mio compito era anche quello di raccontarli, di farli arrivare a chi il mare non lo vive ogni giorno, ma lo porta dentro. Oggi il mare è anche la passione di uno dei miei tre figli, Tancredi, che a ogni allenamento di vela ritrova la stessa gioia che provavo io bambina. Quando lo vedo partire con la sua barca, leggero e concentrato, penso che il mare continui a educare, a formare caratteri, a insegnare libertà e rispetto. È una scuola senza banchi e senza muri, ma con orizzonti infiniti. Per me il mare è questo: una casa, una scuola, un rifugio. È la mia preghiera laica ogni mattina, la mia bussola quando mi smarrisco, il mio compagno silenzioso quando ho bisogno di ritrovarmi. Anche oggi, a novembre inoltrato, continuo a immergermi nelle sue acque: è il mio rito, il mio respiro. Non potrei vivere lontana dal mare. Perché il mare mi ricorda che la vita, come la navigazione, è un continuo dialogo con il vento - un esercizio di equilibrio e di fiducia. Non bisogna temere di cambiare rotta, ma imparare a farlo con lo sguardo fisso sull'orizzonte, dove ogni onda diventa possibilità.



Maya è stata tra le protagoniste degli eventi del Giro del Mondo di Nave Vespucci (2023-24)

Gente di Lega Navale

Le storie e i percorsi di vita di tre soci (più una) della Lega Navale Italiana

a cura della redazione di "Lega Navale" con la collaborazione di Giuseppe La Rosa (Presidente LNI Cagliari), Fabio Quattrone (Presidente LNI Bergamo) e Antonio Rossini (Presidente LNI Pesaro)

La forza di un'associazione sono le sue persone. La socia più giovane e il socio più anziano della Lega Navale Italiana si passano oltre un secolo di vita. La piccola Anna Luce, nata nel 2025, che quando questa rivista andrà in stampa avrà poco più di un mese, è socia di fatto da quando è venuta al mondo della LNI di Castellammare di Stabia, mentre il sig. Fausto Denaci, che di anni ne ha 102, ha dedicato più della metà della sua lunga vita al servizio della Lega Navale di Cagliari. Testimonianza tutta da scoprire, insieme a quella di Fabio Quattrone (LNI Bergamo), il più giovane presidente in carica e Antonio Rossini (LNI Pesaro), decano tra i presidenti.



Fausto Denaci (LNI Cagliari), 102 anni, il socio più anziano della Lega Navale Italiana

Sig. Denaci, 102 anni è davvero un bel traguardo di vita. Cosa si prova a scoprire di essere il socio più anziano della Lega Navale Italiana e come significa per lei la Lega Navale di Cagliari?

Sono molto contento di essere il Socio più anziano d'Italia, specialmente dopo averle dedicato più di metà della mia vita. Talmente ero appassionato che arrivavo la mattina a lavoro ed andavo via la sera. Era bello restare a chiacchierare con i Soci, perché si parlava della Lega, come farla crescere, proponendo nuove iniziative sia sportive che culturali. Sono stato dipendente della Sezione di Cagliari dal dopoguerra e fino al 1987. In quel periodo la Lega Navale era situata nella Darsena del Porto di Cagliari a fianco alla Capitaneria di Porto. La sede era un capannone in legno che poi agli inizi degli anni '60 è stato smontato e rimontato a Su Siccu nella nuova concessione assegnata alla Lega. A fine degli anni '60 fu realizzata anche la sede di Marina Piccola. Allora il Presidente era il Dott. Salvatore Campus, a suo tempo Assessore Regionale. In quella sede si svolgeva attività di scuola vela. Ricordo che in quel periodo nelle scuole erano gli insegnanti che chiedevano ai ragazzi di iscriversi alla Lega Navale e alla Croce Rossa. Moltissimi erano i ragazzi che si iscrivono alla Lega Navale. Negli anni successivi a Su Siccu è stata costruita una bellissima

sede. Non avevamo pontili, le poche imbarcazioni erano alla fonda ed i marinai con un barchino accompagnavano i soci alle loro imbarcazioni e li riportavano a terra al rientro. Negli anni '70 sono stati posizionati i primi pontili galleggianti ed incrementato molto il numero dei soci. Ricordo che la Lega Navale fu la prima associazione a portare la vela in Sardegna. Molti ragazzi sono diventati dei grandi velisti. A Cagliari in quel periodo gli unici circoli dove poter praticare la vela o il canottaggio erano solo la Lega Navale e l'Associazione Canottieri Ichnusa. Durante i 40 anni in cui ho lavorato presso la Lega Navale ho incontrato moltissima gente, di tutti i ceti sociali, ed è stato bello conoscere tante persone. Molti anche i Presidenti che si sono succeduti nella Direzione della Sezione. Dopo tanti anni di lavoro nel 1987 sono andato in pensione e subito mi sono iscritto come socio. Ero troppo affezionato alla Lega, non volevo lasciarla, non potevo dimenticarla. I dirigenti di allora mi hanno anche offerto la possibilità di assumere mio figlio Augusto al mio posto. Io andavo tutte le mattine a dargli una mano, per insegnargli quello che avevo acquisito dopo tanti anni di esperienza e di lavoro continuativo nella segreteria della Sezione. Lui è ancora oggi in servizio, ed ho saputo con immenso piacere che probabilmente al suo pensionamento ormai prossimo potrebbe essere assunta sua figlia, mia nipote.

Come nasce il suo amore per il mare? Ha praticato attività sportiva legata al mare nella sua vita?

Il mare mi ha sempre attirato ed è sempre stato la mia passione anche se non ho mai fatto attività sportiva. Ai miei tempi era un po' difficile, però durante le manifestazioni che organizzavamo con la Sezione uscivo sempre con l'imbarcazione della giuria del comitato o per sistemare i campi di regata.

Quale consiglio darebbe ad un giovane di oggi per spingerlo ad avvicinarsi alla Lega Navale?

Ai giovani consiglio di iscriversi alla Lega Navale perché è un ambiente pulito, sano. Oggi si possono praticare molte attività sportive come vela, canoa, pesca, conoscere e aiutarsi con altri ragazzi, ma soprattutto e principalmente perché la Lega Navale oggi come ai miei tempi continua ad essere un'associazione che insegna a rispettare ed amare il mare.

Fabio Quattrone (LNI Bergamo), 32 anni, il presidente più giovane della Lega Navale Italiana

Il mare e la nautica in generale sono da sempre una tua passione? Come ti sei avvicinato alla Lega Navale Italiana?

Nato da papà calabrese e mamma bergamasca, il mare è sempre stata la destinazione estiva delle vacanze. Il mio ingresso in Lega Navale risale al 2020, quando, in concomitanza del lockdown, ho deciso di fare la patente nautica. Scelsi la Lega Navale, lo ammetto, perché era la più economica delle alternative... Con il comandante Vezzi, nonché mio predecessore, nacque subito un'intesa: ogni weekend libero era una buona occasione per andare a Genova sul Revenge per impa-



rare a portare la barca e a mantenerla. Divenni così il braccio destro del presidente bergamasco e scoprii di essere nel mio ambiente naturale. Per consolidare le conoscenze, decisi di imbarcarmi qualche mese su uno yacht. Scelta saggia che mi portò grandi soddisfazioni e un'abbronzatura degna di nota. Ripresi a lavorare come autista, ma il cuore restò in mare e quando si presentò la possibilità di dirigere la sezione colsi la palla al balzo.

Da quanto tempo sei presidente di Sezione e quali sono le aree di lavoro su cui ti stai concentrando di più?

Sono presidente da aprile 2024, la mia prima AGS fu Senigallia e fu anche la prima esperienza veramente inclusiva in Lega Navale. Ebbi la fortuna di conoscere subito il presidente Marzano e già si pensava fossi il più giovane presidente. Bergamo è una realtà lontana dal mare, ma anche dai laghi, e i bergamaschi sono tendenzialmente camminatori, ma sono convinto di riuscire ad avvicinarli alla LNI. Su suggerimento dell'assessore alle politiche sociali del Comune di Bergamo, abbiamo deciso di lavorare sulla fascia terza età o più in generale sugli adulti; per i ragazzi purtroppo non siamo ancora attrezzati e competitivi. Stiamo pianificando corsi pratici, anche infrasettimanali, con gli istruttori. Stiamo anche lavorando in questi giorni per un appuntamento con imprese, istituzioni e associazioni del territorio per cercare di realizzare un progetto che ci sta molto a cuore, ovvero creare una piccola base nautica sul lago di Endine, un piccolo lago vicino a quello di Iseo che ha la caratteristica di essere totalmente senza motori termici. L'obiettivo è riuscire a portare delle derive fino a 7 metri per avviare alla nautica le nuove e le vecchie generazioni. Il motto sarà, citando la Carta dei Valori, "Chi sa insegna".

Da trentenne di oggi secondo te su cosa dovrebbe puntare la Lega Navale per attrarre sempre più giovani?

Mi fate una domanda molto difficile, sicuramente devo maturare ancora esperienza e spero di farlo... A mio avviso, questa Presidenza nazionale sta navigando sulla giusta rotta: i social e le attività in mare sono il giusto vento che porta i giovani nelle Sezioni. A me personalmente piace molto uscire in barca, anche senza destinazione, obiettivo o aspettativa. Sarebbe bello arrivare a navigare per stare in compagnia, possibilmente al costo di una merenda o un aperitivo. Sfruttare le barche dei soci ormeggiate per organizzare piccole feste o veleggiare tra amici. In generale, gli eventi di aggregazione, penso siano un elemento su cui puntare. Il lavoro nelle scuole lo trovo un'ottima iniziativa e credo che possa essere ancora più sfruttata, così da ampliare la conoscenza dell'associazione sempre a più persone. Potrebbe essere interessante, stando ai tempi, realizzare attività interattive: abbiamo il gioco della vela cartaceo, sarebbe stimolante farne un gioco su smartphone o un quiz da portare nelle scuole.

Come vedi la Lega Navale tra 50 anni?

Avrò 82 anni, tanti, forse troppi. Spero che ci saremo sia Michele (Valente, responsabile comunicazione LNI, 28 anni, *ndr*) sia Rachele (Colasante, addetta comunicazione LNI, 26 anni, *ndr*) che io, ma sono sicuro che ci sarà la Lega Navale. Stiamo tutti lavorando per consolidarci con le istituzioni e soprattutto sul territorio, saremo una bella realtà con tante Barche della Legalità, tante attività formative e dai nostri centri nautici usciranno sicuramente i campioni olimpici del futuro. Visto il dibattito nato nell'AGS appena passata, sicuramente ci sarà

più connessione tra le sezioni e tra le regioni. Credo molto nella collaborazione e negli scambi, perché questi ci rendono più forti, più uniti e nel lungo termine garantiscono la riuscita di grandi progetti e la sopravvivenza di piccole realtà.

Chiudiamo con due domande personali. Se dovessi esprimere un desiderio quale sarebbe? Quale personaggio famoso ti piacerebbe conoscere?

Senza ombra di dubbio Jason Statham, non sto nemmeno a dirvi il perché. Del mondo della nautica mi piacerebbe conoscere Giancarlo Pedote, velista solitario e grande avventuriero. Credo potrebbe essere per me una grande fonte di ispirazione. Per quanto riguarda il sogno, se posso, ne avrei due. Il primo è sicuramente una bella barca a vela; da umilissimo, mi accontenterei di un Mylius M80rs, barca che ho visto e provato nei mesi imbarcato a La Spezia nel 2021. Sarebbe fantastico poterci vivere e navigare con amici e parenti, scoprendo il mare. Il secondo è riuscire ad essere un buon presidente, portando risultati concreti sul territorio, fino ad arrivare all'AGS che coinvolga direttamente, non solo Presidenti e Soci ma anche aziende e istituzioni territoriali, nel concreto dei lavori. Consapevole che non sarà facile, vorrei tanto portare a casa la prima AGS della storia che sia frutto di collaborazioni senza scopo di lucro tra aziende, istituzioni e Lega Navale Italiana, "alla pari", come il progetto di restauro che sta facendo rinascere la Sezione che sono felice di rappresentare.

Antonio Rossini (LNI Pesaro), 92 anni, il presidente più anziano della Lega Navale Italiana

Come si è avvicinato alla Lega Navale Italiana?

Il mio avvicinamento alla Lega Navale risale a quando facevo il Nautico ad Ancona. Diventavamo soci della Lega navale, non mi ricordo se pagando o ci faceva la scuola automaticamente soci. Poi finita la scuola io sono andato a navigare e dopo a Pesaro ho continuato a lavorare in ambito marittimo perché ero responsabile di una società petrolifera per quanto riguarda le attività in mare. Ho comprato una barca e mi sono fatto socio della lega navale nel lontano 1985 e quindi da allora frequentavo perché mi piaceva, ho fatto il presidente negli primi anni '90 e sono stato "richiamato in servizio" nel 2018 dopo alcune vicissitudini che ha avuto la Lega Navale di Pesaro a causa di una ripetuta serie di commissariamenti. Ivo Emiliani (già Delegato regionale LNI per l'Adriatico e Presidente LNI Ravenna) ha fatto il commissario qui e ha voluto che partecipassi alle elezioni. Mi hanno eletto presidente e adesso questo è il terzo mandato. Insomma una lunga esperienza.

Alla luce della sua lunga esperienza, come ha visto cambiare l'interesse dei giovani per il mare e le attività nautiche?

Ho preso la Sezione nel 2018 e qui si diceva sempre "siamo tutti vecchi e qua, là, su, giù". Io adesso se dovessi chiudere bottega domani la chiuderei felice perché l'età media della nostra Sezione si è abbassata sensibilmente. Mentre stiamo registrando questa intervista nella sala adiacente qui alla segreteria ci sono cinque giovani insegnanti, di cui una delegata scolastica LNI, che stanno organizzando



delle attività per i giovani. Abbiamo acquistato due Meteor con cui i ragazzi fanno le attività veliche e vedo che è aumentato l'interesse. Un nostro socio si occupa dell'attività scolastica e segue oltre 300 bambini dalla prima alla quinta elementare. Che poi per me i giovani potrebbero essere tutti quelli sotto i 50 anni!

C'è un episodio che l'ha particolarmente colpita, che le è rimasto impresso e che ha piacere a raccontarci?

Una manifestazione piuttosto che una storia, un qualcosa di cui è particolarmente orgoglioso in quanto presidente, oltre ad essere orgoglioso di avere intorno delle facce giovani. Sono orgoglioso perché essere arrivati alla quarantesima edizione di una regata, Regata Internazionale Pesaro-Pola "Sulla Rotta dei Trabacoli", ed è qualcosa di un certo interesse.

Quanto si sente legato alla "sua" Pesaro?

Sono anconetano però ho passato più vita, più tempo a Pesaro che ad Ancona. Io sono a Pesaro dal lontano '72 e francamente adesso pur essendo attaccato ad Ancona, non ci ritornerei a vivere. Ho trovato un ambiente che si addice di più alla mia indole, alla mia personalità. Sebbene ad Ancona abbia i miei familiari, io vado continuamente giù, è chiaro. Ma Pesaro è la mia città.



Lecture in pozzetto

"Cosa mi ha insegnato il vento" (Sperling & Kupfer, 2025) di Checco Bruni

di **Luciano Magnanelli**

Vicepresidente della Lega Navale Italiana

Libro appassionante ed avvincente "Cosa mi ha insegnato il vento" di Francesco Bruni. Non è un libro di vela, ma sulla vela, intesa come scelta di vita totalizzante ed esclusiva, un libro sulla vita di un uomo di mare e di sport, sui suoi valori e sulle sue scelte che, non per questo, risulta meno interessante e coinvolgente, specie agli occhi dei lettori che vivono la vela come passione assoluta e che, come Francesco Bruni, si sono trovati a dover fare delle scelte decisive per il futuro della propria vita di sportivi. Il racconto si snoda con un linguaggio semplice ed evocativo attraverso episodi che ripercorrono la genesi di una carriera straordinaria, risultato della combinazione di più circostanze favorevoli: un talento naturale ed indiscusso ed una volontà di ferro, l'appoggio incondizionato della famiglia, l'incontro con allenatori carismatici e professionali, il sostegno economico della Federazione e dei Gruppi Sportivi della Difesa, ma soprattutto il coraggio di fare delle scelte difficili nei momenti giusti e di mettersi ogni volta in discussione. Il vento, mai uguale a se stesso, sempre in cambiamento ed in trasformazione, è secondo l'autore metafora della imprevedibilità della vita che costringe lo sportivo a rimodulare le proprie scelte anche uscendo dalla propria comfort zone, proprio come i salti di vento in regata; le scelte di vita come la tattica di regata, è questo il filo conduttore del libro nel ripercorrere le decisioni ed i cambi di rotta più



coraggiosi del protagonista; la partecipazione a tre olimpiadi sempre su classi diverse (Laser, 49th e star) ricominciando ogni volta quasi da zero, l'abbandono del proprio circolo ed il passaggio al Gruppo Sportivo della Finanza, la scelta di lasciare gli studi e di diventare un velista professionista grazie al sostegno paterno, *"non mi interessa quale strada prenderai, l'importante è che la segui con passione fino in fondo"*,

l'incontro con Francesco de Angelis, l'uomo al timone di un sogno italiano e la decisione dettata *"non dal calcolo ma dal cuore"*, di entrare nel team di Luna Rossa affrontando un lungo periodo di gavetta e di manovalanza, l'incontro con Rod Davis e l'ingresso nel circuito dei match race, la scelta di partecipare nel 2004 alla terza olimpiade, quella di Atene, ricominciando sulla classe Star. Il tutto caratterizzato da una dedizione, determinazione, e spirito di sacrificio al limite dell'ossessione, concetti ben inculcati nell'autore dall'allenatore federale Valentin Mankin, olimpionico negli anni '70 e velista famoso fra quanti ricordano la classe Tempest. Non è nel carattere dell'autore affidarsi solo al suo talento, dote di cui è consapevole ma a cui attribuisce solo il 5% del merito dei suoi successi, per lui è più importante la passione ricevuta come imprinting dalla sua famiglia a forza di *"devi mangiare pane e vela"*. È la passione la dote che l'autore considera il suo vero talento, consentendogli di approdare nuovamente alla Coppa America del 2006 nel ruolo di stratega, forte di un bagaglio tecnico e di un percorso multidisciplinare non comune per l'epoca. Ma ecco che le regate di Coppa America rappresentano ancora una *"sliding door"* per Bruni; sul punto di abbandonare la vela dopo essere stato inspiegabilmente escluso dal ruolo di stratega da De Angelis, Bruni ingoia amaro ma sceglie di rimanere nel team

e trasforma quel momento di esclusione in una opportunità di preparazione e di riscatto. Viene così chiamato da Azzurra, squadra del Yacht Club Costa Smeralda, a partecipare nel 2009 al primo evento del Louis Vuitton Trophy che Bruni vince in una sorta di riscatto da quella Coppa America che gli era stata negata, ottenendo la consacrazione definitiva del suo talento. Prendendo spunto dal tramonto delle barche tradizionali di Coppa America, i *"preistorici"* IACC, nella seconda parte del libro Bruni accompagna il lettore in un'affascinante viaggio nel mondo della vela volante e della Coppa America dei foil a cui si è adeguato prontamente, regalandoci aneddoti, approfondimenti tecnici, quadri di vita familiare e privata che impreziosiscono il libro, restituendoci l'immagine di uno sportivo intransigente con se stesso ma profondamente umano, di un uomo di mare che non ha mai scelto la strada più facile senza tuttavia perdere quell'ironia e quello spirito che lo ha reso protagonista delle tante ore trascorse dagli appassionati davanti allo schermo, riuniti in orari improbabili a godere delle sue imprese e di momenti di pura vela. Libro di formazione che affianca alla storia personale dell'autore quella degli ultimi 20 anni del mondo della vela, *"Cosa mi ha insegnato il vento"* si guadagna d'autorità un suo spazio nella biblioteca ideale delle *"letture in pozzetto"* che popolano questa rubrica.

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**

Presenti nel futuro:
arriva il **Calendario LNI 2026**,
realizzato con le migliori foto dei nostri soci



LEGA NAVALE ITALIANA



LEGA NAVALE PRESENTE NEL FUTURO



"Giovani velisti apprendono l'arte dei nodi"
Foto di Giovanni Colucci - Sezione LNI Tricase