

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare
5/6 - 2025

Il mare siamo noi

Cima Rossa, un mare solidale contro la violenza di genere
Tobia, alla scoperta della mascotte della Lega Navale Italiana

La Marina in rotta verso il futuro:
intervista al Capo di Stato Maggiore Berutti Bergotto





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



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

2

La Rivista Lega Navale in rotta stabile verso il futuro

di Antonello de Renzis Sonnino

4

Punto nave

di Donato Marzano

6

La campagna "Cima rossa"

di Maria Cristina Sabatini

10

Intervista a Ida Castiglioni

di Maria Cristina Sabatini

14

Intervista a Chiara Giamundo

di Maria Cristina Sabatini

17

Benvenuto Tobia!

di Michele Valente

19

La vela fa bene!

di Luca Sangiorgi

22

Intervista al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Amm. Berutti Bergotto

di Antonello de Renzis Sonnino

26

Intervista alla Presidente di Marevivo Rosalba Giugni

di Michele Valente

30

Transat Café L'Or e la nuova onda oceanica italiana

di Alberto Morici

33

Intervista a Checco Bruni

di Elisabetta Vassallo

35

La vela paralimpica

di Fabio Colella

37

Intervista al Presidente del Comitato Italiano Paralimpico Marco Giunio De Sanctis

di Lorenzo D'Ilario

40

La lunga stagione delle vele d'epoca

di Paolo Maccione

43

Quel genio di Giulio Cesare Carcano

di Giulio Guazzini

47

Caccia ai relitti

di Leonardo D'Imporzano

50

L'Apostolato del Mare

di Vincenzo Grienti

54

Migranti, i dimenticati del Mediterraneo

di Enrico Gurioli

57

Gli orizzonti di carta

65

Al timone del porto turistico di Roma

di Alessandro Mei

68

Studiare la nautica

di Giulia Gemelli

71

Giovani, mare ed educazione

di Simone Travali

75

Parsifal: per non dimenticare

di Umberto Verna

78

Meteorologia: dalle osservazioni alle previsioni

di Silvia Ferri

83

I suoni e le voci del mare alla radio

di Germana Brizzolari e Raffaele Roselli

86

Una Bolina reinventata

di Alberto Casti

89

Sandokan un pirata del nostro tempo

di Sergio Gamberale

92

Un ricordo di Andrea Camilleri

di Carlo Romeo

96

Un museo del mare a Marsiglia

di Federica Manoli

99

L'abisso della moda

di Rachele Colasante

103

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 Febbraio 2026



La Rivista Lega Navale in rotta stabile verso il futuro

di Antonello de Renzis Sonnino

Direttore Responsabile e Addetto alle Relazioni Esterne della LNI



Con questo numero doppio della rivista si conclude l'anno editoriale 2025 e si pone ulteriormente l'attenzione sulla centralità del mare e delle acque interne, proprio in un'epoca di grandi cambiamenti, direi spesso imprevedibili e complessi. La rivista, inizialmente denominata "La Lega Navale" e diretta dall'ingegnere Lorenzo d'Adda, è stata pubblicata per la prima volta nel mese di dicembre del 1897 allo scopo di promuovere il pensiero che aveva portato i fondatori a istituire la nostra organizzazione il 2 giugno dello stesso anno. Proprio il primo statuto della LNI, approvato dall'Assemblea Generale il 2 giugno 1899, cita tra gli scopi quello "di diffondere in Italia il pensiero navale e l'amore alle cose di mare" in un giovane paese appena unificato ma assai lontano dalle questioni marittime. Il primo numero della rivista parte da un'analisi comparativa delle capacità marittime, sia militari che mercantili, di alcune nazioni considerato allora di riferimento come il Regno Unito. Nello stesso primo numero, a pagina 7, fu inserito un articolo già dal titolo assai significativo, "Il sentimento marittimo in Italia" firmato da un Ufficiale dell'allora Regia Marina, Carlo De Amezaga, dove fin da subito viene evidenziata la necessità di un ripensamento della strategia marittima nazionale ma che doveva per forza partire da una maggiore sensibilizzazione della gente italiana sull'argomento "mare". L'autore rimarca come "omissis...Gli influssi dell'ambiente navale sono poveri in Italia, ché se si eccettuano le popolazioni del litorale, le quali vivono dei commerci e delle industrie marinare, gli Italiani in genere, non sentono né intuiscono che l'esistenza nazionale si fonda tutta sul mare e sulle di lui energie...omissis". Nonostante siano passati tanti anni, ancor oggi si avverte la necessità di diffondere la cultura marittima in una nazione che nonostante i suoi 8000 chilometri di coste sente poco l'importanza economica, strategica e sociale del nostro mare. Oggi come allora la nostra rivista continua la sua opera di comunicazione, ancor più necessaria in un periodo caratterizzato da tante problematiche correlate ad una situazione geostrategica internazionale sempre più complessa e frammentata, con ripercussioni economiche e sociali molto rilevanti anche nel nostro paese, dove il mare è sempre al centro degli interessi e delle, purtroppo, numerose crisi. Basti pensare al nostro Mar Mediterraneo crocevia di tensioni e tensioni sempre più evidenti. In quest'ottica la rivista

Lega Navale, ad oggi la più longeva testata giornalistica non militare presente nel nostro paese, continua la sua rotta verso il futuro, adeguandosi ai tempi e, come si è verificato più volte in passato, modificando la comunicazione in termini di linguaggio e contenuti allo scopo di raggiungere un sempre maggior numero di lettori, in particolare tutti coloro che non sono pienamente a conoscenza delle diverse tematiche marittime. Ho avuto l'onore di assumere il delicato incarico di Direttore responsabile della rivista da poco tempo, nella piena consapevolezza delle difficoltà che dovremo affrontare, ma anche con tanto orgoglio di poter incidere su una pubblicazione così centrale ed unica nel panorama delle testate giornalistiche a carattere marittimo. Da subito ci siamo impegnati nell'incrementare la qualità dei contenuti e l'autorevolezza degli autori; siamo convinti che per continuare la missione dataci dai padri fondatori della Lega Navale e dallo scopo della rivista dobbiamo avere attenzione verso gli argomenti da trattare utilizzando un linguaggio semplice, alla portata di tutti, in sintonia con il pubblico di riferimento della nostra organizzazione con l'obiettivo principale di diffondere la cultura di "un mare per tutti", senza escludere nessuno. La nostra intenzione è di perseguire in tutti i processi migliorativi già avviati da tempo nel campo della grafica, delle immagini, nei contenuti e dell'accessibilità di quanto redatto. Un ulteriore aspetto che ci vedrà impegnati nei prossimi tempi è rappresentato dal necessario processo di digitalizzazione del magazine "Lega Navale", in modo da renderlo sempre più accessibile ai nuovi strumenti di uso comune, quali Social media e il mondo Internet in genere. Sono tante le sfide che ci attendono, ma faremo di tutto per non mancare alle attese e portare in visione al lettore un prodotto sempre più interessante e attrattivo. In conclusione, siamo coscienti che per raggiungere tutti i risultati auspicati abbiamo necessità di un vostro contributo; saranno fondamentali le collaborazioni esterne, anche dei soci, sia nell'azione di proporre argomenti e articoli dove raccontare quanto facciamo giornalmente e le storie di interesse da diffondere.

La navigazione è appena iniziata, il timone è in mani competenti e la navigazione è appena iniziata con mare calmo e venti moderati dai settori poppi.

Buon vento a tutti.

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

Punto nave

di Donato Marzano

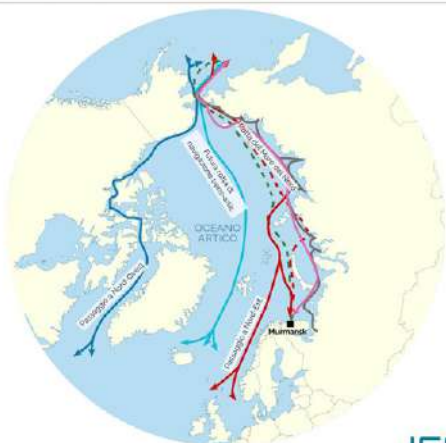
Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Buongiorno e buon anno a tutti noi. Il 2026 si apre in un contesto generale difficile e molto complesso nel quale il mare, con le sue implicazioni geostrategiche, economiche e sociali, assume sempre maggiore rilevanza. E la nostra rivista, nella quale stiamo investendo come Presidenza Nazionale in risorse umane, finanziarie e attenzione per renderla sempre più un riferimento della marittimità nazionale, affronterà alcuni di tali temi, avvalendosi del parere di valenti esperti. Tra le sfide in atto sul mare e sotto la sua superficie ci sono sicuramente il controllo e l'utilizzo per finalità strategiche nazionali del dominio subacqueo e quello delle rotte e delle aree artiche. Della dimensione subacquea parleremo diffusamente in questo nuovo anno editoriale, il 129°, della rivista "Lega Navale".

Intendo intanto introdurre entrambi i temi iniziando con la sfida del controllo degli abissi che può racchiudere alcune minacce ma anche offrire importanti opportunità. "L'Italia è una media potenza regionale a forte connotazione marittima, che basa la sua economia di trasformazione sulla gestione dinamica dell'importazione di energia e materie prime e dell'esportazione di prodotti finiti, cosa che avviene massimamente via mare". Così si legge nel Piano del Mare, adottato il 31 luglio 2024 dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare-CIPOM per porsi come strumento di programmazione per perseguire una politica marittima

Le rotte artiche



Fonte: Central Arctic Shipping Route

ISPI

unitaria e strategica per il nostro paese. Dopo anni di richieste in tal senso da parte del cluster marittimo e di diverse istituzioni ed associazioni, tra le quali la LNI

proprio con il primo convegno nazionale "Il mare al centro" del 2021, sono stati creati il Dipartimento per le Politiche del Mare in seno alla Presidenza del Consiglio con le funzioni affidate al Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile ed il CIPOM, importante segnale di attenzione in tal senso.

A livello globale, il 90% del traffico merci viaggia via mare e il trasporto marittimo è considerato sei volte meno inquinante rispetto a quello su gomma. A livello nazionale, l'Italia rappresenta una potenza marittima con un valore complessivo di circa 143 mld di euro, coinvolge direttamente circa 914.000 lavoratori e conta 228.190 imprese, con un impatto del 3,8% sull'economia nazionale. Un grande risultato, dunque, ma che nasconde opportunità ancora non pienamente sfruttate. È il caso dei fondali marini che sono di importanza cruciale perché supportano una straordinaria biodiversità, producono una parte significativa dell'ossigeno che respiriamo, sono fondamentali per la regolazione del clima, forniscono risorse essenziali come cibo e materie prime e rappresentano una importante frontiera economica, ancora poco conosciuta. La loro esplorazione, ancora in una fase iniziale (meno del 10% dei fondali è conosciuto), è fondamentale per comprendere meglio l'equilibrio del pianeta e per identificare nuove opportunità, anche dal punto di vista strategico.

La natura complessa delle profondità marine ha richiesto il progressivo sviluppo di soluzioni tecnologiche all'avanguardia sia per sfruttare i fondali per finalità economiche e commerciali sia per controllare in modo efficace la colonna d'acqua sovrastante e proteggere le associate attività strategiche nazionali. Nel corso degli ultimi anni l'ambito sottomarino ha assunto una crescente rilevanza con l'emergere ed il consolidarsi del concetto di *Underwater Domain Awareness*. Ciò attiene infatti alla consapevolezza dei rischi per la sicurezza legati alla crescente dipendenza dalle attività umane nelle profondità marine ed alla possibilità che le stesse possano essere oggetto di sorveglianza, spionaggio o attacco. Spazi e corridoi legati all'approvvigionamento energetico, alle risorse minerarie, alla connettività, a gasdotti e oleodotti, nonché a dorsali per la trasmissione del traffico dati rendono l'ambiente subacqueo

strategico sotto numerosi aspetti e come tale vulnerabile all'influenza di competitors e possibili forze ostili.

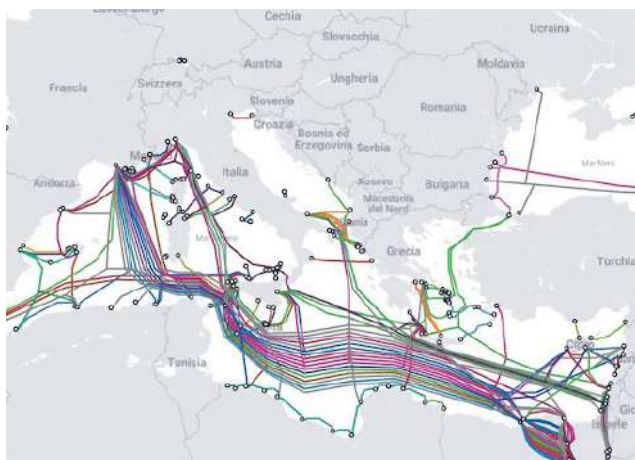
Importazioni, esportazioni, flussi di investimenti e transazioni finanziarie rappresentano infatti un elemento centrale delle dinamiche economiche nazionali e tutti sono abilitati dall'accesso a e dall'impiego di infrastrutture critiche in superficie e sul fondo. Dai collegamenti autostradali e ferroviari ai nodi logistici plurimodali, dalle centrali elettriche alle linee di trasmissione fino all'architettura digitale del Paese, questi costituiscono gli abilitanti fondamentali non solo per le attività produttive, ma anche per la quotidianità della vita dei cittadini. L'avvento dell'era dell'industrializzazione digitale ha ulteriormente rafforzato il ruolo del dominio marittimo nelle relazioni internazionali, in particolare con la progressiva trasformazione dei fondali in tracciati per il rapido trasferimento di beni essenziali alla crescita economica. Energia elettrica, idrocarburi e dati digitali fluiscono infatti costantemente lungo le linee che percorrono le profondità sottomarine, alimentando la produttività italiana e garantendo il funzionamento del Sistema Paese. In sintesi, la notevole attenzione per le dipendenze dalle infrastrutture sui fondali, per le potenziali minacce operanti sotto la superficie dell'acqua e per le opportunità offerte dal poter operare negli abissi rende di per sé il dominio sottomarino di assoluto interesse strategico, militare ed economico allo scopo di garantire la sicurezza nazionale e internazionale. Siamo già in presenza di un confronto tra Nazioni ed in particolare tra Superpotenze che, alla luce dei nuovi scenari relativi all'utilizzo massivo dell'intelligenza artificiale, delle politiche energetiche ecosostenibili, dell'esigenza di approvvigionamento delle terre rare si può equiparare, per certi versi, alla storica corsa alla conquista dello spazio e della Luna.

Sussiste infatti una minaccia in evoluzione mirata ad interrompere o manipolare i dati e i comandi trasmessi attraverso i cavi sottomarini o neutralizzare gli hub e le centrali di controllo dove gasdotti/oleodotti e cavi dati arrivano a terra, anche con l'uso di droni, blackout o altre forme di attività non convenzionale. Una minaccia concreta quindi agli interessi strategici nazionali che presuppone non solo una risposta militare, che è da tempo in atto con operazioni di controllo sotto la superficie del mare e delle infrastrutture subacquee da parte della Marina Militare, ma dell'intero Sistema Paese. L'esigenza di sviluppare, insieme ad una risposta militare, una risposta credibile delle istituzioni, della ricerca, dell'industria ha infatti portato a diverse attività ed iniziative multidisciplinari, tra le quali la più significativa è sicu-

ramente la creazione nel dicembre 2023 del PNS - ovvero del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea - con la missione di accelerare e coordinare lo sviluppo nel settore della subacquea combinando in maniera sinergica pubblico e privato come sarà dettagliatamente descritto nel prossimo numero della Rivista.



Droni sottomarini (fonte PNS).



La mappa dei cavi sottomarini in Italia (fonte: TeleGeography, dicembre 2025).



L'attività subacquea condotta dalla Marina Militare per la protezione delle infrastrutture strategiche (fonte: CESI).

La campagna “Cima rossa” e il Forum “Nautica al femminile”

L'impegno della Lega Navale Italiana contro la violenza di genere e per l'empowerment femminile

di Maria Cristina Sabatini
Giornalista

Secundo i primi risultati di un'indagine riguardante la violenza di genere pubblicata nel mese di novembre dal Dipartimento delle Pari Opportunità e realizzata da Istat, è emerso come il 31,9% delle donne tra i 16 e i 75 anni, abbia subito, nel corso della propria vita, almeno una violenza di tipo fisico o sessuale. A perpetrarle, nel 12,6% dei casi è il partner, colpevole nel 17,9% anche di abusi di tipo psicologico o economico nel 6,6%.

La violenza di genere è un fenomeno socioculturale trasversale e intergenerazionale ecco perché è fondamentale sensibilizzare utilizzando ogni canale a nostra disposizione. Attraverso la campagna “Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne”, giunta quest'anno alla sua terza edizione, i soci delle sezioni della Lega Navale Italiana hanno realizzato lungo tutto lo stivale 64 tra incontri ed eventi per ribadire la loro ferma condanna verso ogni forma di abuso contro le donne, divulgando allo stesso tempo i valori della LNI come il rispetto, la solidarietà e l'inclusione sociale.

«Una cima – ha dichiarato il Presidente della Lega Navale Italiana Amm. Donato Marzano - è il primo oggetto che viene lanciato in acqua ad una persona in difficoltà per salvarla. La cima rossa vuole essere un simbolo di unione e di contrasto a questo odioso fenomeno che è la violenza sulle donne che deve essere combattuto in maniera determinata e coesa. È un lavoro di squadra perché da soli non si va da nessuna parte».

La campagna 2025 ha avuto inizio il 22 novembre, in Sicilia, a Capo D'Orlando con l'intitolazione di un'imbarcazione della LNI di S. Agata al Militello alla giovanissima Sara Campanella, per poi concludersi il 5 dicembre alla Spezia, con la seconda edizione del Forum itinerante “Nautica al femminile” dedicato all'empowerment delle donne nel mondo del lavoro. L'evento è stato organizzato dalle sezioni della LNI di Lerici e La Spezia, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Ad ascoltare le testimonianze delle professioniste del mare erano presenti anche 100 studenti delle scuole superiori spezzine.

Diversi momenti hanno intrecciato la trama di un Forum denso di contenuti. Dopo i consueti saluti istituzionali, la mattinata è stata scan-



Logo della campagna nazionale LNI “Cima rossa”

dita da due interessanti focus. Un primo dedicato alla situazione della violenza di genere sul territorio spezzino, che ha visto alternarsi le voci autorevoli del Comandante Provinciale dei Carabinieri della Spezia, Colonnello Vincenzo Giglio, del Primo Dirigente della Polizia di Stato della Spezia e Direttore Centro nautico e sommozzatori, Dott. Gianpaolo Orditura, e del Direttore della Casa Circondariale della Spezia, Dott.ssa Maria Cristina Bigi. È stata poi la volta della presentazione di due progetti che prenderanno il via nel 2026, in Liguria, mettendo al centro il benessere delle donne: “Una cima rossa in banchina”, a cura delle Sezioni LNI della Spezia e di Lerici insieme all’Assessorato alle Pari Opportunità del comune spezzino, per coinvolgere le donne vittime di violenza in attività in mare e a terra e “Una vela per la donna”, presentato dalla psicologa e consigliera comunale di Loano Monica Caccia, con il supporto delle Sezioni e Delegazioni liguri della LNI, per offrire alle donne e alle loro famiglie, attraverso la pratica velica, un’opportunità per riscoprire se stesse, raggiungere l’autonomia personale e rafforzare l’autostima.



Intitolazione della barca sociale “La donna blu” alla studentessa Sara Campanella vittima di femminicidio.

Protagoniste indiscusse della mattinata sono state le 6 professioniste del mare, invitate a raccontare la propria esperienza lavorativa nel secondo panel del convegno. Le loro voci, ognuna con una diversa sfumatura hanno costituito il cuore pulsante del Forum. Sono donne determinate, che hanno affermato con forza l’importanza di possedere una propria indipendenza economica, chiave fondamentale anche per uscire da un contesto di violenza. Dalle loro storie è emersa l’importanza di credere in se stesse, nelle proprie possibilità e soprattutto di non arrendersi mai, proprio come ha fatto la protagonista del libro “Sadia, storia di una donna”, giovane vittima di violenza che ha trovato riscatto proprio attraverso il lavoro e l’indipendenza economica, una vicenda reale, raccontata dall’autrice, la prof.ssa ing. Donatella Mascia, in apertura della tavola rotonda.

Il Presidente Marzano intervistato sulle attività della campagna.



Il Presidente Marzano intervistato sulle attività della campagna.



Un momento del forum “Nautica al femminile”.

L'indipendenza economica per una donna è importante, molti passi in avanti sono stati fatti nel mondo del lavoro, eppure in molte professioni anche legate al mare, esiste ancora un tema di genere riguardante la valorizzazione delle competenze femminili, soprattutto in ruoli di leadership, ne è convinta anche la Segretario Generale AdSP Mar Ligure Orientale, Ing. Federica Montaresi che nel corso del suo intervento ha sottolineato come ascolto e inclusione siano tematiche fondamentali: *«Se le persone sono ascoltate e sono valorizzate per quello che sono, nelle competenze che hanno e in ciò che possono portare, è possibile abbattere diverse barriere che ancora oggi esistono».*

«Esistono alcuni fattori di rilievo che connotano una leadership al femminile – le fa eco la dott.ssa Laura Parducci, Senior Project Manager Italian Blue Growth- Il primo è quello di essere una leadership più inclusiva, elemento fondamentale per operare in sistemi complessi. La filiera dell'economia del mare è un ecosistema altamente interconnesso e una leadership femminile tende ad adottare modelli collaborativi meno gerarchici che favoriscono alleanze tra le imprese, un ambiente lavorativo più armonioso e la nascita anche di nuove professionalità aumentando l'efficienza dei processi e dei progetti».

Valorizzare la competenza femminile non vuol dire non riconoscere quella maschile. Come ben spiega Silvia Ronchi, fondatrice di “RivelAmi” brand che porta a nuova vita le vele dismesse delle imbarcazioni: *«Dobbiamo smettere di parlare contro, dobbiamo iniziare a fare gioco di squadra. Uomini e donne hanno caratteristiche diverse e quando si riesce a elevare il meglio delle due parti si ottengono risultati straordinari».*

E proprio lo sport della vela è stato protagonista della giornata grazie all'atleta paralimpica della LNI Sez. Chiavari-Lavagna, Valia Galdi, prima sportiva ad aver avuto la possibilità di gareggiare da sola sulle Hansa 303. Era il 2023. Fortunatamente oggi, racconta Valia, le cose stanno velocemente cambiando: *«Si sta formando una piccola squadra italiana con alcune atlete molto giovani e brave. Divertirsi, stare all'aperto, vedere i propri progressi, confrontarsi con i propri limiti, stare in squadra, avere l'occasione di partecipare a regate di livello nazionale e internazionale in giro*

per il mondo, queste sono cose bellissime che la vela offre e la Lega Navale è veramente uno dei pilastri che in Italia ha dato vita a questo movimento».

Ci sono donne che hanno scelto il mare e assieme di indossare una divisa, un sogno che avevano fin da bambine, come il Capitano di Corvetta Alessandra Ventriglia della Capitaneria di Porto della Spezia. Quando lei ha tentato il concorso, su 180 candidati solo 11 erano donne, era il 2003. Alessandra è un'ottima professionista e anche una mamma. Il suo intervento ha permesso di evidenziare un aspetto importante per le donne: la conciliazione tra vita privata e carriera. *«Conciliare famiglia e lavoro non è semplice – racconta- non è sempre né facile né opportuno derogare ai ruoli di moglie e di madre, perché noi siamo anche quello, però siamo anche delle professioniste. Se resto a casa con il bimbo e il mio collega mi deve sostituire sono io la prima a sentirmi in difetto, è un lavoro da fare prima di tutto su noi stesse».*

A chiudere l'intensa mattinata è stato l'intervento della sovrintendente Capo Sommozzatore della Polizia di Stato Barbara Marinesi, prima donna sommozzatrice in Polizia. Oggi sono due le professioniste a svolgere questo ruolo.

«La Polizia di Stato è stata la prima forza istituzionale a dare voce alle donne e parità di diritti e di carriera – ha spiegato- sono veramente onorata, quindi, di portare il mio contributo. Sono sempre stata una persona timida, tant'è vero che ho fatto il sommozzatore per parlare il meno possibile (n.d.r. scherza). Qui ho avuto la possibilità di esprimermi completamente cosa che non era mai avvenuta con le mie esperienze precedenti. Alle ragazze che vogliono fare questo mestiere dico di essere determinate, di avere la voglia di riscoprirsì in un'altra veste e soprattutto di gioire nella libertà che dà il mare».



Socie della LNI Matera Magna Grecia a bordo della "Barca della legalità" Francesco.

Le leader del mare

Ida Castiglioni: prima velista oceanica italiana

di Maria Cristina Sabatini
Giornalista

1976-2026: si celebra quest'anno una ricorrenza importante per il mondo della vela al femminile. Sono trascorsi 50 anni da quando Ida Castiglioni, storica socia della LNI di Arenzano, ha portato a termine la regata transatlantica in solitaria OSTAR, prima e unica velista italiana fino ad oggi a riuscire nell'impresa.

Quando è nata la tua passione per la vela?

«Da molto piccola. La mamma era un'insegnante elementare, giovane e appassionata, e io ero la prima figlia. Mi dedicava tutto il suo tempo, tanto che quando ho compiuto tre anni già leggevo da sola. Vivevamo in collina, a pochi chilometri da Varese, in un edificio di inizio '900 che era lontano dal paese. La villa, due piani con veranda e torretta, aveva un grande giardino con alberi piantati decenni prima, un frutteto e l'orto, ed era circondata da un muro di recinzione alto molto più di tre metri. Mia madre leggeva molto e così quando ho cominciato ad arrampicarmi sugli alberi mi portavo dietro un libro che prendevo dalla libreria. Nessuno mi controllava ed ero davvero libera: bastava che rientrassi quando mi chiamavano per pranzo e cena. E così da ragazzina ho avuto tra le mani libri da grandi. Mi sono letta tanti libri di avventura: Dickens e Salgari innanzitutto, e poi Typee, Billy Budd e Benito Cereno di Melville, Nei Mari del Sud e La Casa Lucente di Stevenson, La Crociera dello Snark di London, Alga di Rossi, Sull'Oceano di De Amicis e tanti altri che conservo tuttora e che ho poi riletto.

E lì - sugli alberi - ho cominciato a sognare di barche a vela. Quando facevo il liceo, per un paio d'anni siamo andati in vacanza ai Ronchi, prima di Forte dei Marmi, un posto allora un po' selvaggio. In spiaggia c'era un bel Flying Dutchman di un signore che era stato in Marina e così riuscii a salirci a bordo qualche volta. Tutto finì lì perché mio padre amava l'avventura ma praticava la montagna. Poi finalmente riuscii ad andare a Caprera, dove il primo anno venni bocciata da Doi Malingri perché, pur avendo il mio Vaurien mure a dritta, mi ero scontrata con un altro Vaurien (mure a sinistra) e purtroppo eravamo affondati. L'anno successivo feci il primo, il secondo, il terzo corso, e a Natale il Corso Istruttori. Fu l'inizio di una passione inesauribile, che ha cambiato la mia vita».



Come si arriva a fare la traversata di un oceano da sola?

«È stato un percorso complesso e articolato, che è durato anni. Prima, tante regate in Mediterraneo - come equipaggio - su barche competitive, poi la prima Cape to Rio a gennaio-febbraio 1973 sul Namar IV° con altri tre uomini. Poi la seconda Cape to Rio a gennaio-febbraio 1976 sul Criloa, che era un Impala 35, con altre cinque donne. Infine, la prova di qualificazione di circa 600 miglia in solitario: da Castiglione della Pescaia, a Tavolara, al Golfo di Napoli per tornare a Castiglione. Avrei voluto partecipare già alla Observer Singlehanded Transatlantic Race (OSTAR) del 1972 ma non avevo una barca, non avevo i soldi e allora in Italia non c'erano sponsor per la vela. A marzo, tornata da Rio, ho accettato una proposta per



lavorare come architetto a Veysonnaz, un paesino d'alta montagna nel Vallese situato sopra a Sion, di fronte a Crans. E lì, pur continuando a regatare, ho sciato tanto e imparato ad andare in aliante; e poi ho guadagnato i soldi che mi hanno permesso di dare un grosso acconto per la barca e di far fronte a tutti i costi per attrezzarla e sopravvivere per almeno un anno. Non è stato semplice anche perché ero sola e i miei genitori erano decisamente contrari. Non avevo amici disponibili ad aiutarmi e tanto meno un team. Ero davvero motivata e concentrata sul mio progetto, con poche emozioni e tanto, tanto lavoro da fare. La barca era un Impala 35 costruito in vetroresina nei Cantieri Navali 71 di Castiglione della Pescaia da Niccolò Puccinelli, su progetto di Sparkman & Stephens. Era il Miranda dei fratelli Bianchi di Livorno, uno scafo davvero indovinato su cui i due avevano vinto quasi tutte le regate della stagione. L'avevo chiamata Eva. Nella primavera albero e sartie erano stati completamente rinnovati prevedendo l'aggiunta di gradini e sartie volanti, e ogni parte dello scafo era stata completamente sostituita o revisionata. Eva venne trasportata in camion sulla costa atlantica della Francia, a Saint Malò, e lì armata e preparata per traversare il Canale. Arrivata a Plymouth, passai due settimane impegnative perché i lavori da fare erano tanti e perché la radio arrivata dalla Svizzera avrebbe dovuto essere installata (non riuscirono).

Ero davvero sola e stravolta. Ricordo ancora le persone che mi hanno aiutato: il mio amico Emilio Palladini, che ha preso il comando di Eva per traversare la Manica, mentre io ero sottocoperta, fuorigioco per la febbre, e Franco Malingri, che mi ha montato le sartie volanti, risultate poi essenziali. Ma l'intervento più geniale è stato quello di Carlo Sciarelli, il progettista triestino della barca di Austoni e di tante altre. Passando in banchina un paio di giorni prima, si è reso conto che nessuno mi avrebbe accompagnato al via. Si trattava di uscire dal bacino alle 6 del mattino, con l'alta marea, e di rimanere fuori veleggiando fino alla partenza, a mezzogiorno. Il giorno dopo è arrivato con un amico della Royal Navy: reggevano in due un'enorme rota-

ia leggermente curva e un rotolo di cima verde (che veniva dalla Marina inglese). Carlo mi spiegò cosa fare: una volta fuori avrei dovuto portarmi sopravvento alla linea di partenza, ammainare le vele e buttare la rotaia (pesantissima, direi almeno 80 kg) come fosse un'ancora, dando tutta la cima necessaria. Seguì le istruzioni e quelle cinque ore furono fondamentali per partire un po' riposata, con tutto in chiaro. Mezz'ora prima del via, issai le vele, tagliai la cima verde, e passai la linea di partenza tra i primi».

Sei stata la prima e unica velista italiana a partecipare alla regata transatlantica in solitaria, la OSTAR, e a completarla (30° su 121 partenti). Oggi, 50 anni dopo, quale è il ricordo più vivo di quella esperienza?

«In 37 giorni di traversata, con settimane di maltempo e tempeste, culminate in un paio di giorni in cui lo Stato del Mare era 8 e la Forza del Vento 11 (era 12 nell'area in cui molte barche sono affondate), le giornate impegnative e i momenti da non dimenticare sono stati davvero tanti. Quando ci ho messo ore a tirare a bordo un genoa pesante terzarolato (pessima idea) che si era riempito d'acqua; quando non riuscivo ad ammainare lo spinnaker (mentre il vento aumentava) perché la drizza aveva scavallato la puleggia e dovetti andare in testa d'albero; quando, con una nebbia fittissima e senza vento, sentivo la puzza del carburante e - vicinissimi - i motori di una nave mentre le onde sbalottavano la barca. Oppure quando, ormai a un centinaio di miglia dalla costa americana, ho sbagliato a fare il punto (pagina errata delle effemeridi) e terrorizzata ho fatto dietro front puntando la prua verso est; ma anche quando, al momento dell'atterraggio, non ho chiuso occhio per due giorni e due notti perché uno dei tre radiofari che avrebbero dovuto guidarmi verso Newport, purtroppo non era attivo. Ma il momento indimenticabile è stato quello in cui, al 31° giorno di navigazione, in pieno sole e con piatta totale, dopo aver tirato fuori sacco a pelo, polar e tutto quello che c'era di bagnato a bordo, stavo per tagliarmi i capelli. A un certo punto, un puntino all'orizzonte ovest è diventato una nave sempre più imponente, che puntava su Eva. Quando la nave mi è passata vicinissima, a bordo hanno suonato a lungo le sirene e tutti i marinai si sono schierati in coperta. Ho avuto allora la certezza che avessero letto il mio numero velico e che l'avrebbero passato alla OSTAR per dare così la notizia alla mia famiglia: non ero né affondata né dispersa. Non mi sentivano da un mese ed ero piena di sensi di colpa».

Più di un mese di navigazione senza poter contare sulle strumentazioni tecniche oggi in dotazione e con condizioni di meteo a volte davvero proibitive. Hai mai avuto paura? Come si fa a mantenere i nervi saldi fino in fondo?

«Penso che sia necessario avere molta salute e un carattere particolare. E poi bisogna essersi messi alla prova molte volte e aver verificato la propria resistenza alla fatica, allo stress e alla solitudine. È essenziale essere sempre molto positivi, non dubitare di quello che si sta facendo e non farsi prendere dallo sconforto. Negli anni '70 le barche a vela, per poter calcolare la propria posizione in oceano, potevano servirsi solo del sestante. Bisognava poi disporre di una radio ricevente (per avere il segnale orario di Greenwich), di un cronometro e delle effemeridi. In avvicinamento alla costa americana si poteva contare sui radiofari, sui battelli fanale e sui fari. Sotto costa, nel Canada e nel nord degli Stati Uniti ci sono anche le boe sonore di segnalazione poiché, pur con vento, il mare è spesso coperto da nebbia fitta.

È chiaro che allora non c'era altro e quindi, se uno voleva navigare in oceano, doveva imparare. Prima di tutto, come ho fatto io, seguendo dei corsi di navigazione astronomica e di meteorologia, e poi facendo pratica in mare.

Un problema superato da chi naviga oggi è quello delle previsioni meteo. I navi-

gatori dispongono via satellite di cartine meteo aggiornate in tempo reale. Allora la situazione locale meteo non era accessibile e quindi dovevi prendere il tempo come arrivava, non potevi pensare di modificare la tua rotta per scansare una depressione. Disponevamo delle sole previsioni della BBC, che dava dei bollettini giornalieri suddividendo l'oceano in aree vaste. Per me, situazioni molto pericolose sono proprio state causate da bollettini meteo non corretti. E questo mi è capitato diverse volte. Se al mattino la BBC ti annuncia che, nel tuo quadrante, è previsto Stato del Mare 4 e Forza del Vento 6, va a finire che, quando il vento aumenta, non cambi il fiocco e non prendi i terzaroli per tempo (perché pensi che sia un aumento temporaneo). E così poi ti trovi a cambiare la vela di prua e a ridurre la randa nel momento in cui ormai le condizioni del tempo e del mare sono molto peggiorate.

Sono stata molto preoccupata ma non ho mai avuto paura. Durante le tempeste, quando il mare incrociato faceva cadere la barca dall'alto per metri, i colpi erano terribili ma ero fiduciosa che la barca avrebbe resistito. Mi ero fatta una tana su sacchi di polistirolo granulare a centro barca e ogni mezz'ora usavo la nuova potente pompa a mano interna per mandare fuori l'acqua dalle sentine. Un'altra volta (ero sulla la rotta Nord) la BBC ha indicato la linea degli iceberg e io ero proprio lì dove c'erano gli iceberg. Allora (con poco coraggio) ho deciso di fare rotta a sud per 60 miglia. Claire Francis, che era davanti a me sulla stessa rotta, a Newport mi ha poi fatto vedere alcune foto in cui passava tra due iceberg. Ma io non amavo il freddo!»

Cosa consiglieresti a una giovane velista che volesse seguire le tue orme?

«Non voglio dare consigli. Io ho imparato ad andare in barca a vela bene, a fare la navigazione e le riparazioni tecniche, ma bisogna impegnarsi a fondo per avere un lavoro che permetta di sopravvivere economicamente. Perché non penso che un genitore o un fidanzato possano essere disposti a finanziarti per andare in oceano da sola. Quindi, fare tante regate, lavorare sulle barche, trovare chi te ne presta una per cominciare a fare brevi uscite in solitario. E poi, fare il tutto solo se si ha una grande passione, perché il percorso è lungo, difficile, faticoso e costoso. E magari guardare a quello che ha fatto Francesca Clapcich che, dopo aver partecipato alle Olimpiadi ed essere stata skipper vincente in regate oceaniche e non, sta per fare la navigatrice solitaria».



Le leader del mare

Chiara Giamundo

la prima donna palombaro della Marina Militare

di Maria Cristina Sabatini

Giornalista

Tra i nomi di donne che saranno ricordate come apripista nelle professioni del mare usualmente considerate ad appannaggio maschile un posto di riguardo certamente lo occupa il Sottocapo di 2^a classe Palombaro Chiara Giamundo. Chiara, nel 2020, è stata la prima donna ad essere riuscita a conquistare, con determinazione, impegno, disciplina e grinta, l'ambito basco blu dei palombari del Gruppo Operativo Subacquei di COMSUBIN, che vede alle sue spalle ben 170 anni di storia. Ad oggi, solo un'altra collega è riuscita nell'impresa.

A caratterizzare Chiara è una abbondante dose di passione, tenacia e una ferrea volontà nel riuscire a realizzare i propri sogni, oltre ovviamente ad una indiscutibile resistenza fisica temprata da un passato da campionessa di nuoto.

Chiara come nasce la tua passione per il mare e il desiderio di intraprendere questa professione?

«La mia passione per il mare nasce dalla passione per l'acqua. Sono cresciuta praticando nuoto a livello agonistico, è stato sicuramente quello ad avermi avvicinato al mare. All'età di 15 anni ho deciso di provare le immersioni, così mi sono iscritta ad un corso



Chiara Giamundo (Fonte: Marina Militare)

base dove ho capito che andare sott'acqua mi trasmetteva qualcosa di molto bello. Finite le superiori, entrando in Marina, ho scoperto che potevo praticarlo professionalmente, così appena ho potuto ho compilato la domanda per provare il corso da palombaro».

Come è il rapporto con i colleghi uomini? Qual è il valore aggiunto che, a tuo parere, una donna può portare in questa professione?

«Il rapporto con i miei colleghi è molto tranquillo. Inizialmente, ovviamente, ci è voluto un po' per entrare in totale sintonia, come accade in ogni luogo nuovo di lavoro. Ad oggi, mi sento parte di una vera famiglia. Il valore aggiunto che secondo me può portare una donna in questa professione è la possibilità di analizzare situazioni lavorative sotto un differente punto di vista».

Perché, secondo te, sono ancora così poche le donne che svolgono la tua attività?

«Credo sia difficile trovare donne disposte a praticare questa attività a livello lavorativo. Non per mancanza di capacità, ma credo in particolar modo per fattori culturali: molte donne, infatti, non prendono nemmeno in considerazione l'idea di fare il palombaro, è un settore storicamente maschile e ci sono meno modelli femminili».

Cosa consigli alle giovani che vogliano intraprendere il tuo percorso?

«Alle giovani che vogliono intraprendere questo percorso consiglio di allenarsi e provarci, è un percorso lungo ma ricco di soddisfazioni lavorative e personali».



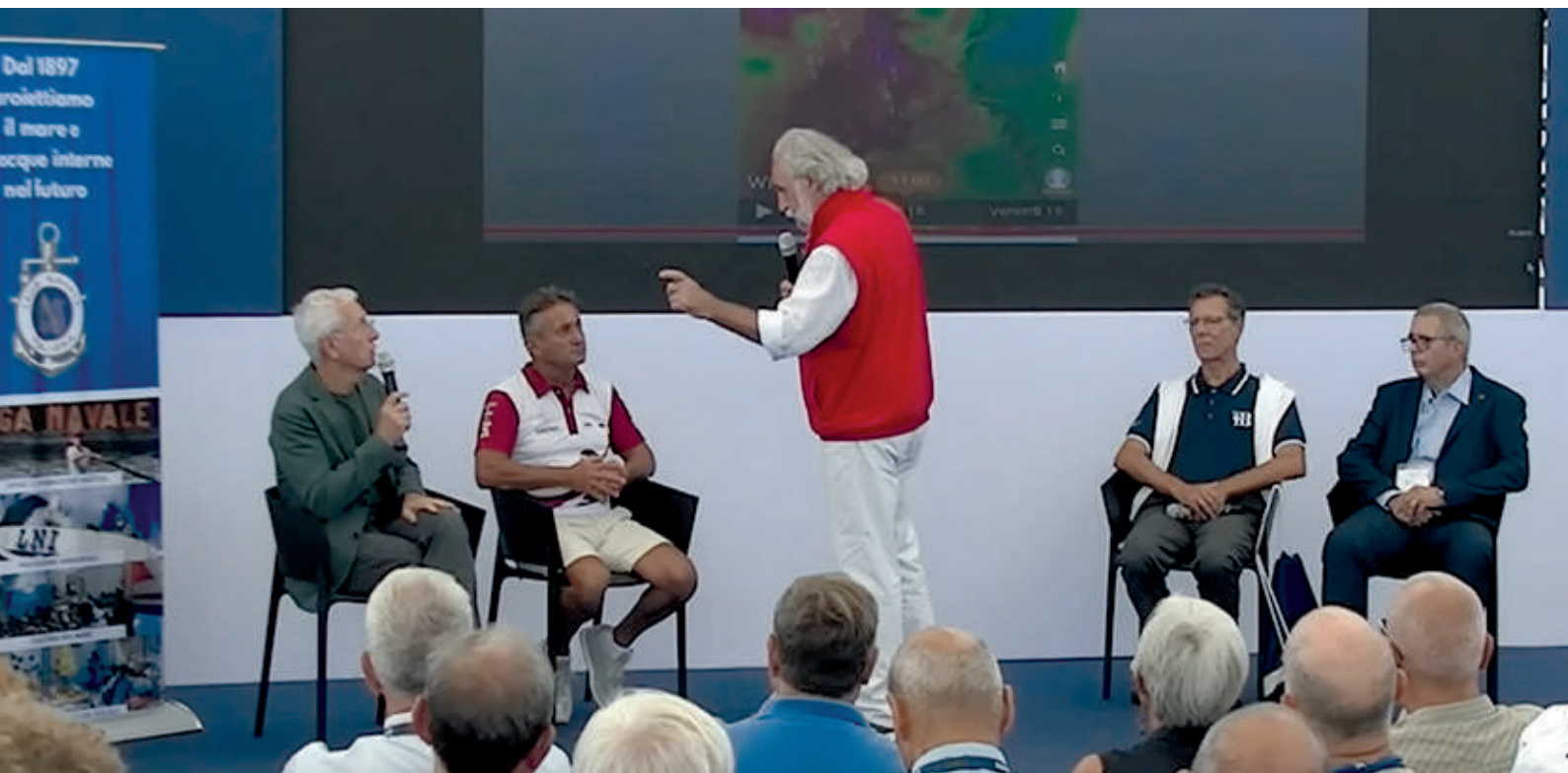
Chiara Giamundo in addestramento presso la base del Comando Raggruppamento Subacquei e Incursori "Teseo Tesei" alle Grazie (Porto Venere) (Fonte: Marina Militare)



Chiara Giamundo prima dell'immersione (Fonte: Marina Militare)

Incontri di Vela

quando i velisti parlano di vela



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

Tema dell'incontro

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

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



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

Benvenuto Tobia!

La Lega Navale Italiana adotta il pulcinella di mare come mascotte

di Michele Valente

Responsabile comunicazione LNI e direttore editoriale "Lega Navale"

Si ringrazia la LIPU (Lega Italiana Protezione Uccelli) per la collaborazione.

La protezione dell'ambiente marino, costiero e delle acque interne è uno dei compiti istituzionali della Lega Navale Italiana. E da sempre, chi frequenta il mare, i laghi e i fiumi è consapevole dell'importanza di salvaguardarli. "Proteggeremo solo ciò che amiamo, ameremo solo ciò che comprendiamo, e comprenderemo solo ciò che ci viene insegnato"; questo l'adagio di Jacques Yves Cousteau, navigatore, oceanografo e uomo di comunicazione francese, che, 70 anni fa, con il celebre documentario "Il mondo del silenzio" (1956) è stato capace di far conoscere a milioni di persone le profondità marine e i suoi abitanti. Da quest'anno, la Lega Navale Italiana, nell'ambito della propria strategia di comunicazione e promozione, ha scelto un testimone riconoscibile per divulgare l'impegno per la salvaguardia ambientale, e non solo. «La mascotte – spiega Donato Marzano, presidente della LNI – rappresenta il significato, l'idea e la missione della Lega Navale Italiana, racconta le storie dei nostri soci, crea connessioni emotive con la gente, comunica i valori e la personalità della nostra associazione, in particolare nei confronti dei più piccoli che si riconoscono in lei». Puffin o *Fratercula arctica*, come viene chiamato in gergo, Tobia, questo il nome scelto dalla LNI, è un uccello marino di medie dimensioni dell'Atlantico settentrionale, che si caratterizza per il becco triangolare di colore rosso, giallo e blu, le zampe di colore arancione intenso, che fungono da timone quando nuota, il piumaggio bianco e nero, un aspetto, quest'ultimo che lo fa assomigliare ad un pinguino. Ma perché proprio il pulcinella di mare? «Mi trovavo in Islanda – racconta il presidente della Lega Navale Italiana – e sono rimasto subito colpito da questo simpatico uccello marino, nero col petto bianco, ali corte e un grosso becco coloratissimo. Per la loro simpatia e il loro caratteristico aspetto sono molto amati in Islanda, dove vivono prevalentemente in mare al largo,





prediligendo acque e spazi non inquinati. Sono in grado di volare in modo goffo ma efficace, a causa delle ali corte ma in mare sono agilissimi, tanto che gli antichi li ritenevano un incrocio tra un uccello e un pesce». *Tobia* non è un pulcinella di mare come gli altri. Infatti, la mascotte indossa un giubbotto di salvataggio per ricordare a tutti l'importanza di vivere il mare, il diporto e gli sport nautici in modo responsabile e sicuro e porta con sé un fiocco rosso, simbolo dell'impegno che la Lega Navale Italiana promuove contro la violenza di genere con la campagna "Cima rossa" (ne parliamo in questo numero di "Lega Navale", ndr). Ambasciatore dei valori del *rispetto* e dell'*accoglienza*, della *solidarietà* e della *sostenibilità* – riassunti efficacemente nella *Carta dei Valori* della Lega Navale Italiana – la nuova



masccotte sarà protagonista in tutta Italia di iniziative didattiche con le scuole, eventi sociali e manifestazioni sportive, campagne di sensibilizzazione ambientale e molte altre iniziative promosse dalle Sezioni e Delegazioni della LNI, diventando così un punto di riferimento e di ispirazione per bambini, soci giovani e adulti e per tutti gli appassionati del mare. Con *Tobia*, la Lega Navale Italiana rinnova il proprio impegno a diffondere la cultura del mare e il rispetto della flora e della fauna marina in modo moderno e partecipato, sempre fedele ai valori che caratterizzano la propria azione istituzionale. «*Tobia* – conclude l'ammiraglio Marzano, che nella sua carriera da ufficiale di Marina ha potuto notare la presenza di plastiche anche ai grandi profondità – rappresenta perfettamente chi ama il mare, chi lo vuole vivere nonostante le proprie difficoltà fisiche e tutti coloro che chiedono di vivere un ambiente sano e non inquinato».

La vela fa bene! Lo dice anche la scienza

“Pronti a Salpare 2”, un progetto di ricerca che unisce velaterapia, rigore scientifico e legalità

di Luca Sangiorgi

Direttore della Struttura Complessa Malattie Rare Scheletriche dell'Istituto Ortopedico Rizzoli

Tra l'8 e il 12 settembre scorso, quattro adolescenti con malattie rare scheletriche hanno partecipato a una crociera a bordo dell'imbarcazione *Our Dream*, toccando Palermo, Castellammare e Trapani prima di rientrare a La Cala a Palermo. Questa esperienza rappresenta una delle tappe del progetto PaS2-VELANDO, uno studio che indaga in modo rigoroso gli effetti della navigazione sul benessere fisico, psicologico e sociale di giovani pazienti.

PaS2 – “Pronti a Salpare 2” – si inserisce nell'iniziativa nazionale “Velando”, promossa dal Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli. Il progetto, iniziato a luglio 2025 e che si concluderà a giugno 2026, vede la Lega Navale Italiana come ente capofila e l'Istituto Ortopedico Rizzoli come responsabile scientifico.

L'idea di partenza è stata di lavorare contemporaneamente su più dimensioni. I pazienti adolescenti con malattie scheletriche rare non hanno solo bisogno di riabilitazione motoria: hanno bisogno di sentirsi capaci, di stare con altri che capiscono cosa significhi convivere con una malattia rara, di sperimentarsi in contesti nuovi dove la loro condizione non diventa l'unica cosa che li definisce. La vela risponde a questa complessità: richiede movimenti intensi e ripetitivi che sfidano l'equilibrio e la coordinazione, ma li colloca in un contesto completamente diverso da una palestra riabilitativa. È un'attività di gruppo che richiede collaborazione e fiducia reciproca, si svolge in mare aperto, un ambiente che di per sé può avere un effetto terapeutico, e offre la dimensione della sfida: imparare qualcosa di nuovo, superare le proprie paure, scoprire risorse inaspettate.



Equipaggio di “Pronti a salpare 2”
a bordo della “Barca della legalità” *Our dream*

La scelta dell'imbarcazione, ad opera della sezione palermitana della LNI, non è stata casuale. La *Our Dream*, conosciuta come "la barca della legalità", è stata confiscata alla criminalità per traffico di droga e intitolata ai giudici Giovanni Falcone e Paolo Borsellino. Navigare a bordo aggiunge un ulteriore livello di significato: trasformare ciò che era strumento di illegalità in opportunità di cura e crescita.

Tre ragazze e un ragazzo, di età compresa tra i 14 e i 18 anni e provenienti da tutta Italia, hanno vissuto per cinque giorni un'esperienza intensiva di condivisione e autonomia.

Durante la crociera, i ragazzi si sono alternati in tutti i ruoli a bordo: timoniere, addetto alla randa, prodiere per la gestione delle vele di prua e delle cime, partecipando attivamente alle manovre di ormeggio, ancoraggio e alle virate. Hanno partecipato alle pulizie e alla preparazione dei pasti, hanno seguito sessioni formative sulla navigazione e sulla lettura delle stelle. Vivere in uno spazio ristretto, gestire tempi e spazi comuni, fidarsi del compagno che regola la vela mentre si tiene la barra sono esperienze che richiedono competenze complesse, non solo fisiche ma anche emotive e sociali.

I ragazzi hanno dimostrato una notevole capacità di adattamento e partecipazione attiva. Le loro parole restituiscono il senso dell'esperienza meglio di qualsiasi descrizione: "Stiamo molto, molto bene!" ha detto uno di loro. "Lo rifarei subito", ha aggiunto un'altra partecipante. Ciò che emerge è un senso di benessere profondo, la scoperta di capacità inaspettate, la fiducia nel timonare in mare aperto, la soddisfazione di aver gestito la convivenza e le sfide quotidiane della vita a bordo.

Il progetto utilizza un approccio multidimensionale che integra misurazioni oggettive del movimento e valutazioni soggettive del benessere psicofisico.

Per la valutazione del movimento utilizziamo sensori inerziali indossabili (IMU, Inertial Measurement Units), prodotti da un'azienda italiana (Euleria Lab, Rovereto). Si tratta di piccoli dispositivi che integrano accelerometro, giroscopio e

magnetometro, permettendo di quantificare parametri come angoli articolari, postura, equilibrio, velocità e fluidità dei movimenti.

Lavoriamo con un set di 5 sensori posizionati su diversi segmenti corporei a seconda del compito: su sterno, omeri e polsi per il movimento dell'arto superiore; sul dorso dei piedi per l'analisi del cammino; sullo sterno durante i test di equilibrio, dove i sensori vengono integrati con una pedana di pressione. Il sistema include anche un videogioco riabilitativo che rende gli esercizi più coinvolgenti per gli adolescenti.



In navigazione

La scelta dei sensori inerziali risponde a un'esigenza precisa: rendere l'analisi del movimento più accessibile. I sistemi stereofotogrammetrici, l'attuale *gold standard*, hanno accuratezza superiore ma richiedono laboratori specializzati e costi elevati. I sensori inerziali, grazie alla loro portabilità, permettono di avvicinare l'analisi biomeccanica ai pazienti, riducendo la necessità di spostarsi verso centri specializzati.

Accanto alle misurazioni biomeccaniche, utilizziamo questionari validati che indagano dimensioni complementari del benessere. Particolare attenzione è dedicata alla qualità di vita, valutata attraverso l'EQ-5D-5L, che misura mobilità, cura di sé, attività quotidiane, dolore e ansia, e il PODCI (Pediatric Outcomes Data Collection Instrument), specifico per problemi muscoloscheletrici e che include la misurazione della felicità. Non volevamo limitarci a vedere se i ragazzi si muovevano meglio, ma capire se stessero meglio.

Un altro focus importante è la chinesiofobia, valutata attraverso la Tampa Scale of Kinesiophobia. Molti ragazzi con patologie croniche sviluppano paura del movimento, ansia di farsi male o di peggiorare. Volevamo verificare se l'esperienza della vela potesse aiutarli a riappropriarsi del proprio corpo in modo più fiducioso. Completano la batteria il BESSI-45 per le competenze sociali, dimensioni cruciali in adolescenza quando si lavora in gruppo, e la scala VAS per la valutazione del dolore percepito.

Il progetto è ancora in corso. La raccolta dati proseguirà fino a marzo 2026, quando si terrà l'ultimo follow-up con i partecipanti. Solo dopo quella data inizieranno le analisi complete dei dati. Per questo motivo, al momento non disponiamo di risultati definitivi: sarebbe metodologicamente scorretto trarre conclusioni prima di aver completato la raccolta dati e condotto le analisi statistiche.

Quello che possiamo dire, sulla base dell'osservazione diretta e delle testimonianze, è che i ragazzi hanno vissuto l'esperienza con profondo coinvolgimento e hanno mostrato una capacità di adattamento che va oltre le aspettative iniziali. Ma per comprendere l'effettivo impatto dell'intervento su tutti i parametri misurati, dalla funzionalità fisica alla qualità di vita, fino alla paura del movimento, sarà necessario attendere il completamento dello studio.

PaS2-Velando rappresenta un modello innovativo di integrazione tra cura, ricerca ed esperienza. Dimostra che la riabilitazione può uscire dalle mura degli ospedali senza perdere rigore scientifico, che la disabilità non deve limitare l'accesso a esperienze straordinarie, che legalità e recupero sociale possono intrecciarsi con la cura delle persone.

Per ora, mentre la ricerca prosegue, resta l'immagine di quattro ragazzi che hanno scoperto di poter timonare una barca in mare aperto, di poter collaborare con altri in uno spazio ristretto, di poter affrontare sfide nuove. E questa, di per sé, è già un'informazione preziosa.



La Marina in rotta verso il futuro

Intervista al nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto

di Antonello de Renzis Sonnino

Direttore della rivista e responsabile delle relazioni esterne della LNI

Ammiraglio, lo scorso 6 novembre 2025, a bordo di nave Trieste in porto a Civitavecchia, nel corso di una solenne cerimonia ha assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina Militare. Dopo una lunga carriera di 42 anni è arrivato al vertice della Forza Armata, quali sono state le sue emozioni quel giorno?

Il 6 novembre è stato un momento profondamente intenso, che porterò con me a lungo. Più che l'emozione del traguardo, ho sentito con forza il senso della responsabilità e il valore del mandato che mi veniva affidato. In quei momenti il pensiero è andato subito ai Marinai, al personale civile della Difesa, a tutte le donne e gli uomini che ogni giorno, con dedizione spesso silenziosa, garantiscono la presenza della Marina sui mari del mondo, lontano dalle famiglie e talvolta in condizioni difficili.

Trovarmi a bordo di Nave Trieste, simbolo concreto di una Marina che guarda al futuro senza dimenticare le proprie radici, ha reso ancora più forte la consapevolezza di entrare in una storia collettiva, costruita nel tempo da generazioni di Marinai.



Ho avvertito il legame con chi mi ha preceduto e con chi oggi opera in mare, in porto, negli arsenali e negli enti, tutti parte di un unico equipaggio.

Non l'ho vissuto come un punto di arrivo personale, ma come un atto di servizio e di fiducia nei confronti della Forza Armata. Un impegno assunto con umiltà e determinazione, nella convinzione che guidare la Marina significhi prima di tutto prendersi cura delle persone, custodirne i valori e accompagnarla con equilibrio e visione in una fase storica complessa, in cui il mare torna a essere uno spazio strategico e vitale per il Paese.

Ci racconta il suo legame con il mare, in poche parole ci piacerebbe conoscere "Il suo mare"; nella sua storia personale ci sono state figure di marinai che l'hanno ispirata per la scelta di entrare in Marina e nel suo stile di comando?

Il mio legame con il mare è profondo e si è costruito nel tempo, giorno dopo giorno. Il mare non è mai stato per me solo un ambiente operativo, ma una scuola di vita: insegna il rispetto, l'umiltà, il senso del limite e, allo stesso tempo, la responsabilità verso chi naviga con te. È un ambiente che non ammette improvvisazione e che richiede fiducia reciproca, perché in mare si è sempre parte di un equipaggio.

Nel mio percorso ho avuto la fortuna di incontrare persone che hanno lasciato un segno. Comandanti che mi hanno insegnato il valore dell'esempio, prima ancora delle parole; ufficiali più anziani che sapevano unire fermezza e umanità; sottufficiali di grande esperienza, veri depositari della cultura del mare, capaci di trasmettere competenze e buon senso anche nei momenti più complessi. Uomini, capi silenziosi che non cercavano visibilità, ma garantivano sempre solidità e coesione all'equipaggio.

Da queste persone ho imparato che l'autorevolezza



Attività di sorveglianza delle navi della Marina

za non nasce dal grado, ma dalla coerenza tra ciò che si dice e ciò che si fa, dalla capacità di ascoltare, di assumersi la responsabilità delle decisioni e di prendersi cura delle persone affidate. Sono insegnamenti che restano e che, nel tempo, contribuiscono a definire uno stile di comando.

“Il mio mare” è fatto di luoghi e di momenti condivisi: notti di navigazione, turni lunghi, decisioni prese lontano dalla costa, situazioni in cui conta sapere di poter contare sugli altri. È in quelle esperienze che ho maturato la convinzione che guidare significhi prima di tutto servire, creare le condizioni perché ogni Marinaio possa esprimere il meglio di sé e sentirsi parte di qualcosa di più grande, al servizio dell'Italia.

Il mondo è radicalmente cambiato negli ultimi anni, stiamo fronteggiando delle crisi mai viste in diverse aree del globo, dall'Ucraina, al Medio Oriente all'Indo-pacifico. Come vi state proiettando nel futuro sul fronte dei mezzi e della formazione del personale?

Il contesto in cui operiamo oggi è caratterizzato da una rapidità di cambiamento senza precedenti e da una crescente complessità degli scenari. Le crisi in atto, dall'Europa orientale al Medio Oriente fino all'Indo-Pacifico, ci ricordano che la sicurezza non è mai acquisita e che il mare è tornato a essere uno spazio strategico centrale, conteso e vitale per il nostro Paese.

In questo quadro, la Marina sta orientando il proprio sforzo lungo due direttrici strettamente connesse: l'adattamento dello strumento e la valorizzazione del personale. Sul piano dei mezzi, proseguiamo nel percorso di ammodernamento avviato negli ultimi anni, con l'obiettivo di disporre di capacità credibili, sostenibili e coerenti con gli impegni assunti in ambito nazionale, NATO e UE. Particolare attenzione è rivolta alla dimensione subacquea, al settore unmanned e all'integrazione delle piattaforme in un contesto sempre più multidominio, nel quale informazione, dati e rapidità decisionale sono fattori decisivi.

Accanto ai mezzi, però, il vero fattore abilitante resta il personale. Per questo stiamo investendo in una formazione continua, più flessibile e aderente agli scenari reali, che accompagni il Marinaio lungo l'intero arco della carriera. Una formazione che non sia solo tecnica, ma che sviluppi capacità di adattamento, leadership e consapevolezza del contesto,



L'ammiraglio Berutti incontra gli equipaggi

perché il confronto del futuro richiederà professionalità sempre più complete.

Un altro aspetto centrale è l'equilibrio tra impegni esterni e crescita interna. La Marina è fortemente impegnata in operazioni e missioni, ma nei prossimi anni sarà essenziale dedicare tempo ed energie anche al rafforzamento dei processi, della logistica, delle infrastrutture e della qualità del lavoro, affinché lo strumento rimanga sostenibile e attrattivo, soprattutto per le nuove generazioni.

Infine, la cooperazione rimane una leva imprescindibile. Nessuno può affrontare da solo le sfide attuali: per questo continuiamo a rafforzare l'integrazione interforze, con gli Alleati e i partner, ma anche il dialogo con il mondo industriale e accademico, convinti che solo attraverso un approccio corale e sistemico la Marina potrà continuare a essere pronta, rilevante e credibile nel tempo.

Quali sono i suoi obiettivi e le nuove sfide per il futuro?

Gli obiettivi che mi sono posto per il futuro della Marina Militare si collocano lungo una direttrice molto chiara: rendere la Forza Armata sempre più pronta, sostenibile e credibile, in un contesto strategico che non consente né pause né improvvisazioni.

La prima grande sfida è quella dell'adattamento dello strumento. Gli scenari stanno evolvendo rapidamente e richiedono una Marina capace di operare lungo tutto lo spettro delle operazioni, dal confronto ibrido a quello ad alta intensità, in un ambiente sempre più multidominio. Questo implica proseguire con determinazione nel rinnovamento delle capacità, garantendo coerenza tra piattaforme,

sistemi, logistica e infrastrutture, ma soprattutto assicurando che ogni capacità sia realmente sostenibile nel tempo.

Accanto a questo, vi è una sfida altrettanto decisiva: il fattore umano. La Marina del futuro dovrà essere in grado di attrarre, formare e trattenere persone motivate e competenti. Ciò significa investire non solo nella formazione tecnica e professionale, ma anche nella qualità del lavoro, nel benessere organizzativo, nella crescita della leadership a tutti i livelli. Senza persone preparate e motivate, anche lo strumento più moderno perde efficacia.

Un altro obiettivo centrale riguarda la modernizzazione dei processi. Dobbiamo semplificare, rendere più agili le procedure, valorizzare le competenze dove risiedono e migliorare il dialogo tra centro e periferia. L'efficienza organizzativa e la chiarezza delle responsabilità sono condizioni essenziali per affrontare la complessità e mantenere la prontezza operativa.

Infine, la Marina dovrà continuare a rafforzare il proprio ruolo nel quadro interforze, interistituzionale e internazionale. Le sfide attuali non possono essere affrontate da soli: cooperazione con gli Alleati, integrazione con le altre Forze Armate, sinergia con il mondo industriale e accademico sono elementi strutturali della nostra capacità di essere rilevanti nel tempo.

In sintesi, la sfida è quella di coniugare visione e concretezza: guardare al futuro senza perdere il contatto con la realtà quotidiana della Forza Armata, mantenendo sempre saldo il legame tra ciò che diciamo e ciò che facciamo.

In conclusione la Marina Militare e la Lega Navale Italiana sono legate da 128 anni con l'obiettivo comune



*Il Capo di Stato Maggiore della Marina
con il Presidente Marzano*

di promuovere il mare come risorsa essenziale per il Paese. Quale sono le prospettive future di questa importante collaborazione?

La Lega Navale Italiana rappresenta da oltre un secolo un presidio fondamentale della cultura marittima del Paese, un punto di riferimento insostituibile nel rapporto tra il mare e la società civile. Il legame che la unisce alla Marina Militare non è soltanto storico, ma profondamente sostanziale: nasce dalla condivisione di valori, dalla passione per il mare e dalla comune convinzione che la marittimità sia un elemento identitario e strategico per l'Italia.

La Lega Navale svolge un ruolo che va ben oltre la promozione delle attività nautiche. Attraverso la sua presenza capillare sul territorio, essa contribuisce in modo concreto a diffondere la cultura del mare, a educare al rispetto dell'ambiente marino, a rendere accessibile la navigazione e la pratica sportiva a giovani, famiglie e persone che altrimenti ne sarebbero escluse. Questo lavoro quotidiano, spesso silenzioso ma estremamente efficace, crea consapevolezza e senso di appartenenza, rafforzando quel legame tra cittadini e mare che è essenziale per una nazione a forte vocazione marittima.

Per la Marina Militare, la Lega Navale è un alleato naturale nel dialogo con la società. Le sue iniziative rivolte ai giovani, alle scuole e al mondo del volontariato contribuiscono a trasmettere valori come il rispetto delle regole, la responsabilità, il lavoro di squadra e il senso civico: gli stessi valori che sono alla base dell'etica marinara e del servizio in Marina. In questo senso, la collaborazione tra Marina e Lega Navale rappresenta un ponte virtuoso tra il mondo militare e quello civile, capace di parlare un linguaggio inclusivo e vicino alle persone.

Guardando al futuro, sono convinto che questa collaborazione potrà ulteriormente rafforzarsi, soprattutto nei settori della formazione dei giovani, della promozione della marittimità, della tutela ambientale e dell'avvicinamento consapevole al mare. In una fase storica in cui il mare torna ad avere un ruolo centrale sotto il profilo economico, ambientale e strategico, la Lega Navale Italiana continuerà a essere un attore chiave nel coltivare quella sensibilità marittima senza la quale non può esistere una vera cultura del mare.

La Marina Militare guarda a questo rapporto con grande rispetto e fiducia, nella convinzione che investire insieme sulla cultura marittima significhi investire sul futuro del Paese, rafforzando il senso di comunità e il legame tra l'Italia e il suo mare.

CALENDARIO

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

2026

CALENDARIO
PROIEZIONE
GLOBALE

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



25 anni in Italia, 70 nel mondo



ACQUISTA
IL CALENDARIO
2026



 **MARINA
MILITARE**
www.marina.difesa.it

Il futuro del mare dipende da noi

Parola di Rosalba Giugni

Intervista-fiume (sul Tevere) alla fondatrice e presidente di Marevivo.

di Michele Valente

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

“**E**ssere ambientalisti oggi è una scelta coraggiosa”. Passione, visione, determinazione ed entusiasmo nel portare avanti il proprio impegno per l’ambiente sono le caratteristiche che da sempre contraddistinguono Rosalba Giugni. Abbiamo trascorso una mattinata con lei nella sede nazionale di Marevivo sul Tevere, a Roma, partendo da due importanti traguardi di vita: i suoi 80 anni e i 40 della Fondazione ambientalista da lei fondata nel 1985 insieme a Carmen Parisio Di Penta. Uno dei suoi motti è: “Bisogna essere proiettati nel futuro e capire sempre come affrontarlo”. E una richiesta finale all’intervistatore: “Aggiunga che sono vegetariana, ci tengo”.

Qual è il suo primo ricordo legato al mare?



Rosalba Giugni nella sede di Marevivo con il numero della rivista "Lega Navale" dedicato alle sfide del mare nel XXI Secolo

Il mio primo ricordo è legato ad un paese della costa sorrentina che si chiama Vico Equense, dove ho avuto il mio battesimo del mare. Mio padre era un imprenditore napoletano e stava realizzando il traforo della Circumvesuviana. Avevamo una casa sul mare e così ho imparato da piccolissima a nuotare. Non avevo nemmeno cinque anni quando trovai una maschera, che allora era una rarità. Metto questa maschera di nascosto, mi immergo e da quel momento “Madre Mare” mi cattura. Un mondo parallelo, un pianeta nel pianeta: vedere tutti quegli animali, tutta quella vita e anche quella differenza rispetto alla terra. Da allora continuo a fare immersioni, anche oggi che ho 80 anni. Per me andare sott’acqua è un momento di libertà, di felicità, ma anche di disperazione. E questi sono anni di disperazione.

Cosa si osserva sullo stato di salute del mare andando

sott’acqua?

È da lì che capisci lo stato di salute del mare. Un tempo c’era una quantità di vita incredibile ed ero diventata amica di tanti organismi marini che ero abituata a vedere. Alcuni oggi non ci sono più. La biodiversità, specialmente nel Mediterraneo, è crollata a picco. E questa cosa mi dà molto dolore. Per questo lotto senza sosta, nonostante l’età, per cercare di arrestare in qualche maniera questo dramma. Non soltanto per gli animali, che non hanno nessuna colpa e si trovano a condividere con noi un’epoca dove abbiamo preso il sopravvento per i nostri bisogni, ma anche per far comprendere che viviamo sul pianeta grazie alla biodiversità e a questi organismi che insieme fanno sì che ci sia un equilibrio benefico.

Cosa l'ha spinto 40 anni fa a fondare Marevivo?

Vivevo a Capri e conducevo una vita abbastanza solitaria perché avevo una famiglia tradizionale dove le ragazze al tempo potevano fare poco, se non badare alle faccende domestiche. Avevo però la grande fortuna che potevo andare al mare. Scendevo le scalette di Marina Piccola e mi immergevo nelle acque della mia isola, con il suo mare molto profondo, di un blu intenso. Poi mi sono sposata, sono arrivati i figli. Era il 1983-84 quando iniziai a vedere della plastica in mare. Ho cominciato a radunare dei bambini, a farmi aiutare nella pulizia del mare, mentre molti animali cominciavano a sparire. Un giorno arrivarono a Capri Fulco Pratesi e Valerio Zanone per una legge speciale a tutela dell'isola. Lanciai un allarme sullo stato di salute del mare e Fulco, fondatore del WWF Italia, mi invitò ad attivarmi per la causa. Mi sono trovata con il "cerino in mano" (ride). Non avevo proprio idea da dove partire! Così ho cominciato a mettere insieme degli amici di Capri. Viaggiando ho incontrato e riunito diverse persone legate al mondo del mare, tra cui il velista Marino Corona, allora Presidente della Associazione Italiana Classi IOR (confluita nell'UVAI nel 1993, ndr), che mi hanno spronato a creare un'associazione nazionale. E come la chiamiamo? Un amico avvocato suggerì Marevivo. In una sola parola parla della nostra missione. Il mare-vivo, ovvero il mare pieno di vita. La prima manifestazione l'abbiamo fatta utilizzando i delfini come simbolo, accanto alla scritta Marevivo. Da allora, non è cambiato.



*Passione subacquea:
Rosalba Giugni in mare da giovane*

Quali sono state le prime azioni che avete intrapreso?

Abbiamo scelto di fare la cosa più semplice, che era quella di andare a pulire e a rimuovere la plastica dal mare. Siamo stati i primi in Europa, mentre in America un altro gruppo lo faceva in California. Loro sono diventati *Ocean Conservancy*, noi Marevivo, e dopo 40 anni continuiamo a lavorare insieme. Che cosa è successo negli anni? Intanto è arrivato un riconoscimento molto bello nella sua semplicità: "siete riusciti a concretizzare una passione", ci hanno detto. Qual è stata la strategia? All'inizio non è stato semplice, mi prendevano in giro chiamandomi la "maringa", la casalinga del mare. Abbiamo iniziato questo lavoro con l'amica Carmen Di Penta. Eravamo crocerossine insieme e proprio con questo approccio "curavamo" il mare, come si fa con un malato in gravi condizioni. Nel tempo abbiamo capito dove potevamo veramente incidere per cambiare le cose. Abbiamo messo in piedi subito un grande comitato scientifico, formato da esperti, e ci siamo interessati negli anni a temi emergenti in campo ambientale: dalla Posidonia ai delfini, dall'inquinamento alla depurazione delle acque, sia noi, come attivisti sul territorio, che accogliendo suggerimenti da parte degli scienziati. Nel 1990-91 è partita la prima campagna sulla Posidonia, in collaborazione con la Marina Militare sul Vespucci. Il "metodo Marevivo" è il seguente: identificare un tema, verificare se ci sono delle leggi e, se non



Gli studenti protagonisti dei progetti di Marevivo



La sede di Marevivo sul Tevere

ci sono, lavorare per farle, ma al contempo portare attività di sensibilizzazione e di divulgazione attraverso delle campagne. Una volta che è passata la legge, controlliamo che venga applicata. La nostra stella polare resta l'educazione, che oggi portiamo avanti con due network. Con "Delfini guardiani", progetto attivo da quasi vent'anni, coinvolgiamo i bambini delle isole minori in attività di laboratorio e anche di snorkeling. Li motiviamo per fargli capire la fortuna che hanno avuto nel nascere in luoghi così belli come le nostre isole minori e inse-

gniamo loro a prendersene cura. Al termine del percorso consegniamo a tutti i partecipanti un cappellino e un distintivo, con i quali diventano "Delfini guardiani" e possono andare dal comandante del Porto e dal Sindaco per fare le loro segnalazioni. È fondamentale responsabilizzarli. Un altro progetto, "Nautici in Blu", coinvolge giovani uomini e giovani donne che hanno scelto il mare come orizzonte professionale. In una settimana di full-immersion, raccontiamo agli studenti che cos'è il mare e il suo ecosistema, li portiamo a fare esperienze dal vivo con la Capitaneria di Porto e nelle Aree Marine Protette. Abbiamo cominciato con sei Istituti Nautici e siamo arrivati a trenta scuole superiori. C'è poi la campagna internazionale "Only One: One Ocean, One Planet, One Health" (patrocinata, tra gli altri, dalla Lega Navale Italiana, ndr) per sensibilizzare cittadini e istituzioni sull'urgenza di attuare la transizione ecologica. Nel 2026 ci occuperemo nuovamente di Aree Marine Protette (AMP), come fatto già nel 1999 con la campagna "Tra le gemme del mare nostrum". Questa volta con "le spalle un po' più forti": le AMP riconosciute in Italia oggi sono 32 e porteremo queste ed altre bellezze naturali italiane a bordo di Nave Vespucci che sarà impegnata nella campagna addestrativa in Nord America. Nel 1986, grazie

al supporto delle istituzioni e della Marina Militare (Capo di Stato Maggiore era al tempo l'ammiraglio Giasone Piccioni, in seguito Presidente della LNI, ndr), realizzammo un grande sogno istituendo ad Ustica la prima Area Marina Protetta italiana. Oggi le AMP devono diventare luoghi per catalogare la biodiversità marina, di cui conosciamo ancora troppo poco".

Come ha visto cambiare la sensibilità ambientale delle persone negli ultimi 40 anni?

Sono un po' delusa. I bambini sono molto sensibili, ma già da adolescenti una certa superficialità e la spinta ai consumi li allonta-



Volontari impegnati nella pulizia di una spiaggia

nano da questa coscienza ambientalista. Purtroppo, la pandemia è stata un disastro e ha interrotto un processo di graduale sensibilizzazione delle persone, soprattutto sull'uso della plastica. Siamo regrediti di 10 anni. Oggi troviamo le microplastiche dappertutto, addirittura nel liquido seminale, nel latte materno e nella placenta.

Nel 2022 è stata approvata la cosiddetta "Legge SalvaMare" relativa alle disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare. A che punto siamo con i decreti attuativi?

Ci abbiamo messo ben quattro anni per arrivare all'approvazione all'unanimità della "Legge SalvaMare"! Da maggio 2022 a oggi, tuttavia, mancano ancora all'appello molti dei decreti attuativi. Quello sulle barriere raccogli rifiuti nei fiumi è applicato solo in alcune regioni. Continuiamo a fare pressione. In questi 40 anni sono arrivati risultati positivi e negativi, ma quella che non è mai mancata è la determinazione, la voglia di continuare a navigare lungo la nostra rotta nonostante il mare agitato. A volte è necessario mettersi "alla cappa". E come impari a confrontarti con il mare allo stesso modo devi fare con la società che ti circonda.

Una passione che ha trasmesso anche a sua figlia, Raffaella. E tra non molto tempo inaugurerete la nuova sede.

Da qualche anno mia figlia Raffaella, imprenditrice e grande lavoratrice, si è unita a Marevivo. Ha portato una visione nuova e ha trasformato quella che era un'associazione in una fondazione. Si è assunta tante responsabilità nel ruolo di Segretario Generale. Uno dei suoi sogni era quello di realizzare la nuova sede galleggiante di Marevivo. E ci è riuscita. La stiamo realizzando con materiali eco-sostenibili. Abbiamo istituito anche la prima comunità dell'energia del Tevere che si chiama "Un fiume di energia", di cui siamo capofila. Nella nuova sede di Marevivo ospiteremo anche un centro per la biodiversità fluviale del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). Mi faccia aggiungere un altro aspetto.

Prego.

Ci tengo a sottolineare l'importanza della collaborazione con la Lega Navale Italiana, che siamo finalmente riusciti a realizzare dopo anni grazie all'ammiraglio Donato Marzano. Insieme possiamo essere una grande forza positiva per il Paese e per le future generazioni, con la vostra presenza capillare sul territorio, le vostre barche e soprattutto con i ragazzi che avvicinate agli sport nautici. Sono felice di questa sinergia e la nostra sede per voi è sempre aperta.

Come vede Marevivo tra 40 anni?

Tra 40 anni spero che non ci sia più bisogno di Marevivo perché le azioni per cui ci battiamo oggi e i nostri valori saranno patrimonio comune della scuola, della politica e di tutti.

Quale libro porterebbe con sé in una vacanza in barca a vela?

Consiglio un libro piacevole da leggere, "Meraviglie di un mare ferito. Viaggio di un ecologo intorno al Mediterraneo", del nostro amico Giuseppe Notarbartolo di Sciarra.

Il padre dell'autore del libro, il comandante Marco Notarbartolo di Sciarra, ufficiale di Marina, è stato uno degli storici presidenti della Lega Navale di Milano - la più antica Sezione d'Italia della Lega Navale Italiana - e tra fondatori del Centro Velico Caprera. Una lunga "linea blu" unisce la gente di mare. Un mare da vivere, amare e rispettare. Tout se tient.



L'operazione di Marevivo contro le reti fantasma

Transat Café L'Or

e la nuova onda oceanica italiana

L'Atlantico parla sempre più italiano

di Alberto Morici

Giornalista e direttore di SailBiz

C'è un dettaglio che, negli ultimi anni, torna con una frequenza nuova nelle grandi regate oceaniche: l'accento italiano. Non è più una comparsa sporadica, né l'eccezione legata al talento di un singolo. È un movimento. Lo si vede nelle campagne che durano più stagioni, nella capacità di attrarre sponsor solidi, nella crescita di una filiera tecnica e comunicativa. E lo si vede soprattutto in un fatto: oggi diversi velisti italiani considerano l'oceano non come un'avventura "una tantum", ma come un percorso sportivo e professionale, con tappe precise e un obiettivo chiaro.

In questa evoluzione, due nomi hanno avuto un ruolo decisivo: Giancarlo Pedote e Ambrogio Beccaria. Pedote ha mostrato per primo, con continuità, che un italiano può stare stabilmente nel circuito oceanico di alto livello, interpretando la vela d'altura come un progetto completo: preparazione meteo, metodo di gestione del mezzo, capacità di costruire un team, credibilità internazionale e una comunicazione all'altezza degli standard francesi. Beccaria, dal canto suo, rappresenta la generazione che arriva in oceano con un linguaggio ancora più "moderno": performance e affidabilità, ottimizzazione e dati, visione di crescita per step. Se Pedote ha aperto una porta, Beccaria sta contribuendo ad allargarla: l'oceano non è più una terra straniera, è un campionato in cui l'Italia vuole giocare.

La Transat Café L'Or Le Havre Normandie (la storica "Route du Café"), disputata a novembre con rotta da Le Havre a Fort-de-France in Martinica, è stata una fotografia perfetta di questo momento. È una transatlantica che non perdona: migliaia di miglia in doppio, scelte meteo decisive, barche spinte a lungo e la necessità di essere veloci senza rompere. E proprio qui, in una delle regate più simboliche del calendario atlantico, la presenza italiana non è stata di contorno: è stata protagonista.

Il dato che colpisce subito è la densità: non un solo equipaggio "bandiera", ma un gruppo di italiani distribuito tra le classi, a partire dalla regina, la IMOCA, fino alla Class40, che resta la categoria più meritocratica e combattuta. In altre parole: l'Italia non è presente in un unico punto della catena, ma lungo tutta la filiera che porta, naturalmente, verso il grande traguardo del Vendée Globe.



Ambrogio Beccaria



Giancarlo Pedote

Nella classe IMOCA, il riflettore italiano più luminoso è stato quello di Francesca “Frankie” Clapcich, in doppio con Will Harris a bordo dell’IMOCA di 11th Hour Racing. Clapcich arriva a queste latitudini con una storia sportiva particolare: la solidità dell’olimpismo, l’esperienza internazionale, e la capacità di interpretare la vela come un progetto ad alta professionalità. In una classe dominata culturalmente e tecnicamente dalla scuola francese, stare davanti significa rompere più di un confine: sportivo, mediatico, e anche simbolico.



Francesca Clapcich a bordo di 11th hour

Accanto a lei, sempre in IMOCA, c’era Ambrogio Beccaria, in doppio con Thomas Ruyant sul progetto Allagrande Mapei. E qui il messaggio è potente: Beccaria non è “in prova”, è già dentro il gruppo che conta, al fianco di uno dei riferimenti più solidi della classe. È una combinazione che racconta bene il modello di crescita più efficace: talento italiano che si consolida in un contesto di know-how oceanico di primissimo livello, accelerando apprendimento e prestazioni.

Scendendo di classe, la Class40 ha mostrato forse il segnale più interessante per il futuro, perché è lì che si misura la profondità di un movimento: quando non hai un solo nome, ma più campagne capaci di attraversare l’Atlantico con ritmo, robustezza e risultati. In questa edizione, l’Italia è stata presente con diversi protagonisti, ciascuno con un ruolo chiaro e con progetti che stanno costruendo esperienza utile, “spendibile” negli anni.

C’è stato, per esempio, il Class40 Maccaferri Futura, con Luca Rosetti e Matteo Sericano, un equipaggio che ha dimostrato capacità di reggere la regata con continuità e di tenere un passo competitivo in una flotta in cui basta un piccolo problema per scivolare indietro di molte posizioni. C’è stato anche Influence2, con Andrea Fornaro e Alessandro Torresani, un’altra presenza importante perché in Class40 la transat non è mai “solo una traversata”: è un esame tecnico, fisico e mentale, e portare la barca in fondo gestendo condizioni e affidabilità è già un mattone di credibilità.

Poi ci sono i casi in cui l’italianità entra nei team internazionali come competenza, e il risultato diventa ancora più significativo. Pietro Luciani, per esempio, è stato parte dell’equipaggio di Les Invincibles, un progetto che ha chiuso addirittura sul podio di classe: un segnale forte perché testimonia che gli italiani non sono soltanto “presenti”, ma ricercati e utili anche in contesti non italiani. E lo stesso vale per Alberto Riva, a bordo di Ekinox, che ha portato esperienza e lucidità oceanica in una regata dove la differenza spesso la fanno i dettagli: una riparazione fatta bene, una scelta di vele al momento giusto, la capacità di dormire quando serve e spingere quando conta.



Un momento della Transat Café l’OR 2025

Arriviamo alle prestazioni, perché qui c'è il cuore sportivo della storia. In IMOCA la vittoria è andata a Charal con Jérémie Beyou e Morgan Lagravière: una coppia che, per pedigree e mestiere, era tra le più attese. Ma l'elemento che parla direttamente all'Italia è ciò che è successo subito dietro. Clapcich e Harris hanno chiuso secondi, e questo è esattamente il tipo di risultato che sposta la percezione: non stai facendo esperienza, stai salendo sul podio in una delle transat più pesanti della stagione. Se poi la raccontiamo con l'immagine giusta, si capisce perché molti hanno parlato di "vittoria" della Clapcich: non nel senso aritmetico della classifica, ma nel senso pieno di una sfida vinta contro un contesto storicamente ostico, portando un progetto internazionale a un risultato che lascia il segno.

E appena fuori dal podio, ma nel gruppo dei migliori, c'è l'altra notizia chiave: Beccaria e Ruyant hanno chiuso quarti. Due italiani, quindi, dentro i primi quattro IMOCA della regata: un segnale rarissimo fino a pochi anni fa. Significa che la "presenza" si sta trasformando in "competitività", e che l'Italia sta imparando a giocare la partita dove conta: scelte meteo, gestione della barca, ritmo alto senza rotture.

In Class40, il messaggio non è stato meno chiaro. Rosetti/Sericano hanno chiuso in top ten, Riva con Ekinox è entrato anche lui tra i primi, e soprattutto Luciani ha festeggiato un podio con Les Invincibles. È la somma che fa la differenza: più progetti, più risultati, più persone che accumulano miglia e competenze. È così che nasce una generazione oceanica. Da segnalare la notizia di fine anno che Francesco "Checco" Bruni, già olimpionico nonché timoniere di Luna Rossa, si unirà al progetto di Luca Rosetti, dando sicuramente un significativo contributo al percorso di crescita del team Maccaferri Futura.

E allora la domanda finale viene naturale: dove porta tutto questo? La risposta è che porta esattamente dove stanno guardando tutti: al 2028. L'onda oceanica italiana sta diventando un fenomeno riconoscibile perché è costruita per tappe. Sotto, c'è la base delle classi più "formative", e qui il riferimento è inevitabile: la Mini Transat resta una palestra durissima, probabilmente la più selettiva, quella che ti insegna autonomia, riparazioni, resistenza, disciplina mentale. È da lì che spesso escono i profili più completi, e non è un caso se in Italia l'attenzione verso la Mini continua a crescere.



Il Class 40 Maccaferri Futura

Sopra, c'è la traiettoria verso l'IMOCA e il grande obiettivo del Vendée Globe 2028. Oggi l'Italia non sembra più voler "partecipare e basta": vuole presentarsi con progetti credibili, competitivi, sostenibili economicamente e tecnicamente. Pedote ha tracciato una via, Clapcich ha dimostrato che si può stare davanti anche in una transat iconica, Beccaria sta consolidando un percorso di altissimo livello. La Transat Café L'Or, in questo senso, non è stata solo una regata: è stata un'indicazione di rotta. E per una volta, quella rotta sembra davvero puntare — con decisione — verso un Atlantico sempre più tricolore.

Checco Bruni, la vela a tutta velocità

Da Luna Rossa alla sfida a Maccaferri Futura

di *Elisabetta Vassallo*

Referente Comunicazione Sezione LNI Palermo

Parlare di Checco Bruni significa attraversare oltre trent'anni di vela ad altissimo livello, dai primi bordi nel golfo di Mondello fino ai più avanzati contesti della vela internazionale. Campione del mondo, protagonista in Coppa America con Luna Rossa, punto di riferimento tecnico e umano in team complessi e altamente strutturati.

Bruni, socio onorario della Lega Navale Italiana, oggi è interprete anche di nuovi scenari come la vela oceanica e continua a muoversi tra esperienza, innovazione e cultura marinara. Solo recentemente ha raccontato parte di questo percorso nel libro *Cosa mi ha insegnato il vento*, accennando al lato più personale di una carriera costruita sul mare e attraversata da grandi sfide, sacrifici e scelte coraggiose.

La vela ad altissimo livello è spesso raccontata solo attraverso la tecnologia e la performance. Guardando indietro al suo percorso, quanto hanno inciso invece il mare "di casa" e le prime esperienze di navigazione sulla costruzione del suo modo di stare in barca oggi?

Beh, sicuramente l'essere nato a Palermo e aver trascorso a Mondello tutti i primi anni della mia vita mi ha dato molto. Mi ha dato un'impronta di velista specializzato nel poco vento, perché il golfo di Mondello è spesso caratterizzato da venti leggeri. In molte esperienze e in molti progetti di vela, infatti, le mie migliori vittorie sono arrivate proprio con poco vento.

In una carriera segnata da successi internazionali e contesti estremamente competitivi, che ruolo ha avuto la famiglia come punto di equilibrio?

Io mi ritengo molto fortunato perché ho avuto una famiglia, a partire dai miei genitori, che mi ha sempre aiutato a fare sport senza mai costringermi. E poi anche mia moglie e i miei figli mi hanno sempre seguito in giro per il mondo, aiutandomi ad avere una carriera serena e a poter seguire qualsiasi progetto.



Checco Bruni (Fonte: Sailbiz)

Che valore attribuisce a iniziative come Maccaferri Futura nel promuovere una vela oceanica competitiva ma anche responsabile, capace di coniugare risultati sportivi, tutela ambientale e cultura marinara?

Credo sia importantissimo che qualsiasi progetto di vela, e a maggior ragione un progetto importante, abbia un'attenzione particolare per l'elemento principale che ci accoglie: l'oceano, il mare. Serve sensibilizzare tutti coloro che lo utilizzano a non inquinarlo e a tenerlo pulito.

Il passaggio dal contesto altamente tecnologico e strutturato di Luna Rossa alla vela oceanica in Class40 con Maccaferri Futura rappresenta un cambiamento significativo: quale competenza maturata in Coppa America ritiene più trasferibile in questa nuova dimensione?

L'esperienza che mi accingo a fare nella vela oceanica è soltanto una prima esperienza, un primo passo. Continuo a ricoprire un ruolo di allenatore nel team Luna Rossa e queste saranno le prime esperienze, le prime regate, che mi aiuteranno a capire se è un percorso che vorrò proseguire in futuro o meno. Per ora è soprattutto un primo passo di conoscenza e di apprendimento.

Guardando ai giovani che si avvicinano oggi alla vela, quale messaggio sente di poter trasmettere?

Ai giovani dico come prima cosa di divertirsi quando vanno in barca. I risultati verranno dopo. Quando si è giovani, la prima cosa è cominciare ad amare questo sport.

Da primo armatore WASZP in Italia, come vede l'evoluzione di questa classe?

La classe WASZP so che è cresciuta e sta facendo buoni numeri. Adesso alcuni ragazzi che andavano in WASZP, i più grandi, si stanno giustamente trasferendo sulla classe Switch.

Credo che conviveranno tutte queste nuove realtà insieme: sono classi nuove che fanno divertire i ragazzi.

La vela paralimpica

Rotta verso il Futuro e il Sogno Olimpico

di Fabio Colella

Consigliere Federazione Italiana Vela con delega al Para sailing

Il mare non pone barriere; le barriere sono spesso costrutti mentali che la vela, per sua natura, è in grado di abbattere con la forza del vento. Come Consigliere della Federazione Italiana Vela (FIV) con delega al Para sailing, vivo quotidianamente la crescita di un movimento che in Italia non è solo una disciplina sportiva, ma un esempio di eccellenza sociale e agonistica.

Oggi, la vela paralimpica italiana sta vivendo una stagione d'oro, sostenuta da una visione strategica che punta all'inclusione totale e al grande obiettivo internazionale: il rientro nel programma dei Giochi Paralimpici.

Una sinergia di vertice: Ettore e Marzano

Il successo di questo percorso nasce da una straordinaria unità d'intenti ai massimi livelli istituzionali. Desidero sottolineare gli ottimi rapporti che legano il Presidente della FIV, Francesco Ettore, e il Presidente della Lega Navale Italiana, l'Ammiraglio Donato Marzano.

Questa sintonia tra le due massime cariche non

è solo una formalità diplomatica, ma il motore che permette a FIV e LNI di viaggiare sulla stessa rotta, condividendo risorse, basi nautiche e una visione del mare che non esclude nessuno. È proprio grazie a questo clima di proficua collaborazione e al pieno sostegno del Presidente Ettore, che mi concede un ampio spazio di manovra e fiducia, che possiamo trasformare i progetti in realtà concrete su tutto il territorio nazionale.

Il percorso verso il rientro paralimpico: "Back the Bid"

La domanda che molti appassionati si pongono è: quando rivedremo la vela alle Paralimpiadi? Dopo l'esclusione seguita a Rio 2016, World Sailing ha intrapreso la campagna globale #BackTheBid. L'impegno è massimo per puntare ai Giochi di Brisbane 2032, lavorando per dimostrare al Comitato Paralimpico Internazionale (IPC) che la vela soddisfa pienamente i criteri di universalità e partecipazione globale. L'Italia è in prima linea in questo processo, proponendo for-



Para Sailing Academy FIV (Fonte: FIV)

mati di regata innovativi, spettacolari e accessibili.

La Para Sailing Academy e la partnership con IBSA

Un pilastro fondamentale di questo rinascimento è la Para Sailing Academy, un progetto nato dalla stretta collaborazione tra la FIV e IBSA Italy. Grazie al sostegno di IBSA, abbiamo creato un centro tecnico e promozionale itinerante che percorre le coste italiane, facendo tappa in moltissime sezioni della Lega Navale, per portare la vela direttamente a chi non pensava di poterla praticare.

Attraverso questo progetto:

- Abbiamo potenziato la flotta nazionale con nuove imbarcazioni Hansa 303.
- Organizziamo tour formativi per tecnici e istruttori, alzando il livello qualitativo dell'offerta paralimpica italiana.
- Promuoviamo l'internazionalizzazione del progetto come modello di eccellenza.

Risorse concrete: Il Progetto FIV-UniCredit per gli Affiliati

Sel'Academy è il motore promozionale, la stabilità strutturale è garantita dall'accordo strategico tra la FIV e UniCredit. Consapevoli che l'inclusione richiede investimenti, abbiamo attivato un piano di finanziamenti dedicato a tutti gli affiliati, incluse le sezioni LNI che svolgono attività FIV.

Grazie al fondo "Carta Etica" di UniCredit, le società possono accedere a contributi e finanziamenti agevolati per:

- Acquisto di attrezzature specializzate e barche paralimpiche.
- Abbattimento delle barriere architettoniche nei circoli.
- Installazione di infrastrutture, come pontili galleggianti e gruette di sollevamento.

Un orizzonte senza confini

Il para sailing in Italia è in uno stato di salute straordinario. I risultati parlano chiaro: il numero di atleti è in costante crescita e i nostri azzurri dominano i podi mondiali nelle classi Hansa 303, 2.4mR e RS Venture.

Vogliamo che il mare sia davvero di tutti, non a parole, ma nei fatti. Grazie alla forza dell'intesa tra Ettore e Marzano, e al lavoro instancabile dei nostri partner e affiliati, la rotta è tracciata.

Il para sailing non è una "vela minore", ma è vela pura. Il nostro obiettivo è continuare a investire nella formazione e potenziare le infrastrutture. Vogliamo che il vento continui a soffiare favorevole verso il traguardo di Brisbane, ma soprattutto verso una società dove la parola "integrazione" sia finalmente superata dal concetto di "normalità".

Buon vento a tutti i soci della Lega Navale.



Para Sailing Academy FIV a Trieste (Fonte: FIV)

Lo sport che abbatte ogni barriera

Il Presidente del Comitato Italiano Paralimpico, Marco Giunio De Sanctis, si racconta in un'intervista tra valori, inclusione e futuro dello sport paralimpico

di *Lorenzo D'Ilario*

Giornalista

Qual è il suo rapporto con il mare?

Con il mare ho un rapporto stretto e di consuetudine soprattutto nei mesi caldi, quando è possibile qualche breve sosta dal lavoro. Del mare ho rispetto ed è una dimensione rigenerante, per me. Per non parlare delle discipline sportive legate all'acqua: tutte con un grado di spettacolarità superiore per il contesto, imprevedibile come ogni fenomeno di natura e per questo ancora più affascinante.

Adesso possiamo passare alla montagna. Scherzi a parte, i Giochi Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026 sono alle porte. Qual è l'importanza di questo appuntamento per lo sport paralimpico?

I Giochi Paralimpici di Milano Cortina, che saranno ospitati nel nostro Paese per la terza volta, dopo Roma 1960 e Torino 2006, sono la massima vetrina mediatica per la nostra attività di vertice: sono un appuntamento spettacolare e attrattivo anche grazie alla diffusione sui canali RAI, che hanno spalancato a milioni di persone, e soprattutto di persone con una disabilità, questa straordinaria possibilità di recupero psico fisico, e una nuova carta da giocare, che rappresenta lo sport paralimpico.

Quali sono i numeri e le aspettative della spedizione azzurra che sarà protagonista sulle piste invernali?

Siamo presenti nelle 6 discipline del programma paralimpico: sci alpino e nordico, biathlon, snowboard, para ice hockey e curling in carrozzina, ci presentiamo affamati di successo, anche e soprattutto per gareggiare in casa, davanti al pubblico amico. Ma sappiamo bene quanto siano impegnative le discipline invernali, a maggior ragione per atleti con una disabilità. Per scaramanzia, non amo fare pronostici ma so per certo che la preparazione dell'ultimo quadriennio è stata seria e intensa, focalizzata alla migliore prestazione possibile. Confido nel temperamento e nelle ambizioni dei nostri eccellenti atleti.



Marco Giunio De Sanctis, Presidente del Comitato Italiano Paralimpico



Viktoryia Shablova

Nel corso della sua esperienza alla guida della Federazione Italiana Bocce ha integrato la boccia paralimpica per atleti con gravi disabilità ed aumentato notevolmente il numero di tesserati e affiliati paralimpici. Qual è il bilancio dei suoi otto anni e mezzo di presidenza?

È stato un privilegio guidare un movimento sportivo come quello delle bocce, composto da milioni di praticanti nel nostro Paese, tesserati e non. Il bilancio del doppio mandato è sicuramente positivo, abbiamo rilanciato ulteriormente una disciplina che non ha mai conosciuto flessioni nel gradimento del pubblico. Si praticano le bocce a tutti i livelli: ludico, promozionale, pre-agonistico, agonistico e alto livello. Può essere praticato a livello integrato, tra disabili e normodotati, da tutte le fasce d'età, da donne e uomini e da tutte le tipologie di disabilità possibili immaginabili. Sono uno sport di concentrazione, di coordinazione, in cui la psicologia è fondamentale: ecco perché anche con una grave disabilità fisica è importante la sua pratica, perché nella boccia, la versione paralimpica di questo sport, alla grave difficoltà motoria sopperisce l'elemento psicologico, la fermezza e la freddezza, che sono fondamentali per arrivare a risultati importanti. Tutte le disabilità possono praticare

sport, tutte, anche le più gravi, come la distrofia muscolare, come nella boccia paralimpica, inserita nel programma dei Giochi Paralimpici: è praticata dagli atleti con distrofia muscolare grave e gravissima. Se possono farlo loro, possono farlo tutti.

Il 26 giugno è stato eletto Presidente del Comitato Italiano Paralimpico. Quali sono le sfide e le innovazioni più significative che intende apportare nel quadriennio 2025-2028?

L'obiettivo di lungo corso, che mi sono dato, è di sviluppare al massimo un movimento sottodimensionato, che purtroppo non ha ancora tanti tesserati quanto è il potenziale. Per fare questo, è fondamentale impostare un cambio di passo e dare impulso alle iniziative sul territorio, per capillarizzare le azioni e radicare lo spirito di inclusione che caratterizza lo sport paralimpico. L'obiettivo è quello di allargare la platea non solo delle persone disabili avviate allo sport paralimpico, ma anche, e soprattutto, di coloro che continuano il percorso e diventano atleti, tesserandosi con le società sportive per proseguire il percorso sportivo attraverso la partecipazione alle manifestazioni ufficiali delle Federazioni e Discipline Sportive riconosciute. L'auspicio è di raggiungere almeno 50.000 atleti disabili praticanti realmente attività sportivo-competitiva.

Come procede il progetto del Centro di Preparazione Paralimpica Tre Fontane?

Sarà pronta presto, appena termineranno i lavori per la costruzione del Palazzetto dello sport e della foresteria, la casa degli sportivi paralimpici, oltre che sede delle Federazioni Paralimpiche e del Centro Formazione e Studi CIP. Ma il Centro ospiterà anche degli ambulatori per la fisioterapia, di cui affideremo la gestione all'INAIL. A livello amministrativo, l'iter è ancora complesso: intanto è stato predisposto il piano di fattibilità programmatica ed economica del progetto relativo alla costruzione, secondo la cubatura disponibile, di tutte queste aree. L'impianto, di cui il CIP ha chiesto il diritto di superficie, a regime garantirà un incremento notevole delle entrate e la riduzione dei costi, soprattutto dopo l'efficientamento energetico dell'intero impianto. Sarà un fiore all'occhiello, questo Centro, insieme ad altre due realtà che prenderanno vita a Nord e a Sud, del nostro movimento sportivo.

Da poco più di due anni lo sport è stato incluso nella Costituzione italiana. Qual è il ruolo che lo sport paralimpico svolge nella nostra società?

Lo sport è un veicolo privilegiato di inclusione, perché la promuove attraverso la condivisione e il gioco, che sono anche confronto e sfida alle proprie capacità. Lo sport, quindi, è uno strumento educativo e di crescita. L'ingresso in Costituzione, però, non va considerato un punto di arrivo quanto piuttosto di partenza. Perché lo sport non sia solo un diritto scritto sulla Carta, ma entri stabilmente nelle abitudini e nelle pratiche di benessere di tutta la popolazione, occorre in primis garantire il presupposto indispensabile: cioè garantire l'accessibilità degli impianti sportivi, che ancora è lontana nel nostro Paese, e per la quale mi spenderò senza riserve, nel corso del mio mandato.

Sedici anni dopo la presenza alle Paralimpiadi di Rio 2016 la vela punta ad essere riammessa a Brisbane 2032. Qual è lo stato di salute del parasailing azzurro?

La vela merita di rientrare nel Programma dei Giochi Paralimpici che fisiologicamente attraversa dei cicli di ingresso e uscita degli sport per ragioni di diffusione di pratica a livello globale. Il nostro Paese, in quanto Penisola, vanta una tradizione velica ma anche remiera antichissima, siamo un paese di naviganti che, nei tempi moderni, nelle regate di punta del panorama mondiale si è sempre annoverato tra i grandi equipaggi. Ben venga, dunque, un rientro in grande stile ai Giochi di Brisbane 2032, ci faremo trovare pronti.

Solo di recente il Tribunale Arbitrale dello Sport di Losanna ha accolto il ricorso dell'atleta paralimpico Giacomo Perini per la medaglia di bronzo che gli era stata tolta a Parigi 2024. Pensa che possa essere di buon auspicio per il futuro del pararowing azzurro?

Il pararowing azzurro già gode di ottima salute, lo abbiamo dimostrato non solo a Parigi 2024, con la decisione che ci aspettavamo da parte del TAS di Losanna, conoscendo la perfetta buona fede del nostro azzurro. Questo non toglie che la dimensione agonistica deve procedere di pari passo con una estrema attenzione e cura del dettaglio, un perfezionismo da professionisti. Il livello si è così tanto alzato che non possiamo restare a guardare.

Lo scorso agosto Viktoriya Pistis Shablova, canoista paralimpica della Lega Navale di Cagliari, classe 1993, ha vinto la medaglia d'argento nel VL1 200 metri in 1:12.63 ai Mondiali di paracanoa all'Idroscalo di Milano. Quali sono le prospettive di questa disciplina?

La paracanoa è uno sport che accoglie qualsiasi disabilità, è accessibile per chiunque. Abbiamo un impianto di gara che ci invidiano all'estero, l'Idroscalo di Milano, dove sono stato ospite delle gare mondiali che sono valse l'argento per la Shablova, ma anche per Christian Volpi. Siamo nelle posizioni di vertice, per quanto riguarda l'alto livello: la squadra azzurra ha fatto grandi passi avanti, negli ultimi anni, rinnovandosi e preparandosi senza riserve. Riusciamo quasi sempre a occupare un posto sul podio, ai Giochi di Parigi 2024 abbiamo centrato due finali: il futuro è senz'altro roseo e il CIP, come per tutte le altre discipline adattate, non solo nautiche, continuerà a sostenere gli sforzi e i risultati di tutte le diverse Federazioni Sportive Paralimpiche.



Giacomo Perini

La lunga stagione delle vele d'epoca

Ricorre il centenario del Comitato Internazionale del Mediterraneo (CIM)

di Paolo Maccione

Giornalista e Direttore Barche d'Epoca e Classiche

Il fenomeno delle barche d'epoca in Italia è relativamente recente. Risale infatti al 1982 la nascita dell'AIVE, Associazione Italiana Vele d'Epoca, fondata con lo scopo di organizzare raduni e regate per gli yacht classici, conservare e trasmettere la cultura navale, più specificatamente quella velica. Negli anni a venire si cominciano a restaurare imbarcazioni che hanno fatto la storia della nautica da diporto. I raduni di vele d'epoca, in primis quello di Imperia nato nel 1986, diventano le vetrine dove mostrare al pubblico e agli appassionati la bellezza di numerose barche storiche. Tra queste le maestose golette Orion del 1910, la Croce del Sud del 1931, Creole del 1927, Shenandoah del 1902 e Invader del 1905.

Nel corso degli anni nascono numerose altre associazioni. Tra le più importanti l'ASDEC, Associazione Scafi d'Epoca e Classici, fondata nel 1987, le Vele Storiche Viareggio nel 2005, Vela Tradizionale nata nel 2012 e l'Associazione Vele d'Epoca Verbanò nel 2013. Ognuna con proprie caratteristiche, non necessariamente legate al mondo dello yachting classico, ma sorte con l'obiettivo comune di preservare il patrimonio marittimo sia statico che navigante. A partire dal 2019, anno della sua fondazione, la FIBaS, Federazione Italiana Barche Storiche, riunisce oltre 30 realtà del mondo della marineria tradizionale.

Ed è proprio nell'ultimo ventennio che si moltiplica il numero delle regate dedicate alle vele d'epoca, con un fitto calendario che oggi parte a maggio per concludersi a ottobre (vedi Box con il calendario 2026). Non solo in Italia, dove oggi si contano ben 10 appuntamenti in Tirreno e 6 in alto Adriatico, ma anche in Francia, Principato di Monaco e Spagna, grazie ad associazioni omologhe dell'AIVE come l'AFYT (Association Française des Yachts de Tradition, nata nel 1955), AMBC

(Association Monegasque Bateaux Classique, 1995) e RANC (Real Asociación Nacional de Cruceros, 1974). Nella sola Francia si contano almeno una decina di eventi, organizzati da Antibes a Marsiglia, da Cannes a Saint Tropez. In Francia i raduni più importanti si svolgono a Barcellona, Palma di Maiorca e Mahon. Montecarlo è invece sede della biennale Monaco Classic Week. A partire dai primi anni Duemila, due importanti circuiti hanno dato impulso alla diffusione del fenomeno delle vele d'epoca: il Prada Challenge for Classic Yachts (4 edizioni tra il 2001 e il 2004) e il Panerai Classic Yachts Challenge (14 edizioni tra il 2005 e il 2018). Dopo l'uscita di Panerai è nato il Mediterranean Champions Cup, organizzato dal



Grifone (1963) e Alcyone (1952) - (Foto Maccione)

Vintage & Classic Yacht Club su circa 7 tappe tra l'Italia, la Spagna, la Francia e il Principato di Monaco.

Il 2026 è un anno particolarmente importante. Compie infatti 100 anni il CIM, il Comitato Internazionale del Mediterraneo che sovrintende ed emana la normativa relativa alle regate di barche d'epoca. Tramite le associazioni nazionali rilascia inoltre i Certificati di Stazza per competere in occasione delle regate. La Commissione nata a suo tempo per ridefinire le regole di partecipazione degli yacht era composta, tra gli altri, da famosi progettisti navali come gli americani Olin Stephens e Doug Peterson. Grazie all'opera del CIM le vele d'epoca sono diventate un fenomeno globale, con regate organizzate anche in Grecia (Spetses Classic Yacht Regatta), Malta (Trofeo Bailli de Suffren con partenza da Saint Tropez), nella Francia atlantica tra Brest, Douarnenez e Saint Malo, in Inghilterra e Scozia, con la Richard Mille Cup tra Falmouth e Cowes, oltre alla Fife Regatta riservata alle barche costruite da questo storico cantiere, in Argentina con il Classic Boat Championship e in Nuova Zelanda con il Classic Yacht Championship, ispirato al Regolamento CIM. Da non dimenticare che ogni anno nuove imbarcazioni superano il secolo di età. A queste è riservata la partecipazione al Gstaad Yacht Club Centenary Trophy, unica regata per scafi ultracentenari organizzata dal 2011 a Saint Tropez.

Oltre alle suddette importanti regate, ve ne sono altre dedicate alle cosiddette imbarcazioni 'minori', ma pur sempre storiche per progetto e tipologia come le derive d'epoca (Flying Junior, Flying Dutchman, Vaurien, Dinghy 12', Finn, Snipe, Strale e molte altre), le Classi Metriche come i 5.50 Metri S.I. (Stazza Internazionale), i piccoli cabinati a chiglia fissa e le vele latine. Tra gli eventi nazionali più rilevanti la Verbano Classic Regatta sul Lago Maggiore, Le Vele Classiche di Puccini sul Lago di Massaciuccoli e il Trofeo Serbelloni sul Lago di Como. Si può dunque immaginare che oggi siano parecchie centinaia gli scafi che animano in tutto il mondo le manifestazioni dedicate alla vela classica, capaci di coinvolgere sempre nuovi armatori e appassionati. Se qualcuno pensava si trattasse di un fenomeno passeggero ha dovuto ricredersi. Prova ne è il fatto che ogni anno, grazie alle regate di vele d'epoca, vengono avviati nuovi restauri, rinnovate le attrezzature di bordo e mantenute in efficienza imbarcazioni che rappresentano testimonianza vivente della storia dello yachting. Tornando all'Italia, a partire dal 2022 la Lega Navale Italiana e l'AIVE hanno avviato una collaborazione con il fine di promuovere lo yachting classico e realizzare iniziative mirate a divulgare la cultura della vela d'epoca tra i soci di entrambi i sodalizi. Un esempio concreto di come la storia continui a muovere idee, progetti e persone. Nel Centenario del CIM, il mondo della vela d'epoca dimostra dunque di essere più vivo che mai, alimentato da passione, partecipazione e amore per quelle che sono state già definite "le barche senza tempo".

Senza però dimenticare che anche questo settore della nautica da diporto convive con alcune problematiche. Tra queste la mancanza di maestranze in grado di intervenire con abilità e competenza sugli scafi in legno, soprattutto all'interno dei cantieri che non riescono a garantire l'avvicendamento generazionale e la trasmissione delle conoscenze di padre in figlio (anche se l'attuale situazione, esposta a Roma in occasione dell'annuale Conferenza AIVE, in alcuni casi fa ben sperare). Poi c'è l'annoso e mai risolto problema dei posti barca a costi calmierati per chi possiede una Signora del Mare e la mancanza di equipaggi, anzi, di bravi marinai che possano manovrare indifferentemente



Vele d'Epoca nel Golfo - Foto Maccione

su un armo bermudiano con pochi servomeccanismi o uno aurico con doppie drizze, bompreso e controranda. Non ultimo, la possibilità per gli armatori, soprattutto quelli più giovani dotati di buona manualità, di potere lavorare sulle proprie barche in legno all'interno dei cantieri svolgendo periodici interventi di manutenzione, spesso vietati per ovvie motivazioni di carattere economico. Fortunatamente la determinazione nel voler continuare a mantenere in vita queste barche trionfa sempre e nulla lascia intravedere che questo fenomeno sia prossimo al declino.

IL CALENDARIO REGATE VELE D'EPOCA – ITALIA 2026

Regate Vele d'Epoca Mare Tirreno 2026

1. XXIX Trofeo Ammiraglio G. Francese – Viareggio	9-10/5/2026
2. III Vele d'Epoca dell'Alto Tirreno – Trofeo Valdettaro	15-17/5/2026
3. II Trofeo Grandi Regate Internazionali di Sanremo	21-23/5/2026
4. VI Capraia Sail Rally	11-14/6/2026
5. XXV Argentario Sailing Week (Porto S. Stefano – GR)	24-28/6/2026
6. XXIV Grandi Vele Ventotene-Gaeta	2-5/7/2026
7. XXVII Vele d'Epoca di Imperia	1-5/9/2026
8. III Regate delle Isole - Imperia	10-12/9/2026
9. Vele d'Epoca in Passeggiata Morin La Spezia	9-11/10/2026
10. XXI Raduno Vele Storiche Viareggio	14-18/10/2026

Regate Vele d'Epoca Mare Adriatico 2026

1. XI Portopiccolo Classic – Portopiccolo (TS)	30-31/5/2026
2. III Raduno Città di Venezia - Trofeo Artù Chiggiato	19-21/6/2026
3. XIII Trofeo Principato di Monaco a Venezia	27-28/6/2026
4. X International Hannibal Classic Trofeo Sergio Sorrentino - Monfalcone (GO)	25-27/9/2026
5. XXIX Raduno Città di Trieste	3-4/10/2026
6. Barcolana Classic	10/10/2026



Veronique - Foto Maccione

Quel genio di Giulio Cesare Carcano

Ingegno fra moto e vela

di Giulio Guazzini,

Giornalista e velista, socio benemerito della LNI

Un uomo dotato di straordinario ingegno speso in una vita intensa divisa fra barche e motori, un talento cristallino, capace di sorprendere per l'inventiva, la genialità, ma soprattutto per la passione, l'entusiasmo profuso in ogni progetto che decideva d'intraprendere.

Sfogliando l'album dei ricordi, resta indelebile l'incontro di tanti anni fa con "l'ingegnere" a Mandello del Lario, sul suo lago di Como, dove abitava, e dove guarda caso, ha lasciato la sua impronta più profonda.

Una conversazione indimenticabile, naturalmente sulla vela, sul futuro delle imbarcazioni da regata, ma anche sulla Coppa America che iniziavo a seguire poco prima di "Azzurra", qualcosa che aveva creato una strana empatia, fra il sottoscritto, giovane velista, amante delle moto, giornalista specializzato agli inizi della carriera e un mito del designer, della progettazione, dell'eccellenza tecnica e industriale del nostro Paese.

Giulio Cesare Carcano, figura singolare, in grado di saper esprimere progetti visionari sempre alimentati da una costante ricerca ideale di essenzialità, di semplicità costruttiva e come si dice leggerezza funzionale.

Proprio su questo tema, quello della leggerezza, dei dislocamenti leggeri, dei quali può essere considerato un precursore, si era intavolato il discorso.

Io avevo acquistato sul lago di Garda, una barca di 9 metri, l'S9,

progettata e costruita in lamellare di mogano, da Ettore Santerelli. Meno di 2000 kg. di dislocamento e per questo, da gran parte degli addetti ai lavori tradizionalisti, ben pensanti del tempo, considerata quasi "pericolosa", inadatta per navigare in mare aperto.

Ma "l'ingegnere" sorrideva, ricordando con ironia, come le sue barche avevano sempre percorso i tempi, erano state quelle più innovative e anticonvenzionali con dislocamenti molto leggeri e soprattutto con le soluzioni tecniche più rivoluzionarie e originali come i timoni appesi a poppa, le forme di carena e appendici più inconsuete.

Proprio come era avvenuto per la sua filosofia progettuale meccanica, che aveva da sempre applicata alle moto!



Imbarcazione Vanessa in banchina

La mitica Moto Guzzi, già negli anni 50' prototipo di scelte rivoluzionarie come le sospensioni a bracci oscillanti, lo studio accurato della riduzione delle resistenze passive, la ricerca quasi maniacale di riduzione dei pesi, la regola di avere una buona coppia, tanto che la Moto Guzzi, vale la pena di ricordare, fu la prima casa motociclistica al mondo a dotarsi di una galleria del vento. La stessa galleria del vento che Giulio Carcano utilizzò per disegnare e realizzare il bob a due dell'Aeronautica Militare che vinse le Olimpiadi di Cortina 1956.

Anche nel campo del canottaggio Giulio Cesare Carcano lascia il segno applicando alle imbarcazioni da gara una modifica oggi usata in tutto il mondo. Sul 4 senza la formazione classica prevede che i remi siano alternati (uno destro uno sinistra, uno destro uno sinistro).

La sua innovazione invece consisteva nell'aver il primo e il quarto da un lato e i due centrali dall'altro. Una trovata rivoluzionaria che fece vincere alla Canottieri Moto Guzzi molti titoli internazionali.

Eclettico e riservato, Carcano, nato a Milano nel 1910, si era laureato al Politecnico dopo aver fatto il servizio Militare. Subito entra nello staff tecnico della Moto Guzzi e poco dopo progetta

la Guzzi 8 cilindri di 500c.c., un mezzo altamente innovativo con l'impressionante potenza di 75 cavalli.

Le sue moto passarono alla storia, basti ricordare quei modelli che sono diventati delle autentiche icone come il Falcone, e la V7, scelte che consentirono alla casa italiana Moto Guzzi di arrivare anche nel mondo delle corse a livello internazionale ai vertici delle classifiche.

Poliedrico e perfezionista Carcano mi aveva sempre incuriosito, mi era simpatico per la sua fissazione di ispirarsi alla lettera V. Mi ricordava, facendo il debito distinguo, Ettore Santarelli, progettista autodidatta, velista e costruttore atipico, perseguitato nella sua attività dal numero 9. Così per Carcano la V una sorta di ossessione che aveva caratterizzato i celebri motori a V, appunto, della Moto Guzzi ma anche e soprattutto la firma dei disegni delle sue straordinarie imbarcazioni vela. Agonista, patito della velocità e delle competizioni, Carcano, si fa conoscere progettando prima moto militari, poi approdando alle competizioni con modelli come Condor, Gambalunga e Dondolino, motori da 500 c.c. e 250 c.c. per lo più bicilindriche fino al capolavoro V 8 cilindri Guzzi 500 c.c. Anche se il bicilindrico trasversale di 90° montato per la prima volta sulla V7 700 c.c. diverrà il simbolo casa di Mandello.

Quando nel 1966 muore Carlo Guzzi, Carcano, dopo trent'anni di onorato servizio, di sublime attività motoristica, si dedica al suo secondo amore quello della vela e delle barche da regata.

Anche in questo caso a contraddistinguere gli scafi la forma a V della prua ma anche i loro nomi:

"Violetta", "Vanessa", "Viola", "Vinca", "Volpina", "Vihuela", "Vampa", "Vibrissa" e "Villanella", quest'ultimo meraviglioso Two Ton con il quale vinse il mondiale a San Remo nel 1971. Una barca rimasta nella storia per le sue caratteristiche tecniche.



Lo skipper di Vanessa, l'oro olimpico brasiliano Torben Grael, alla partenza della Giraglia nel 2019 a St. Tropitz

Costruito ad Anzio dal cantiere Gallinari, pesava solo 1500 Kg. e dalla stampa venne presto al suo debutto definito "un flying dutchman che soffre di elefantiasi" !

Quello della V insomma era una sorta di regola che Carcano si era dato, ma sorpresa quasi inimmaginabile per uno preciso e razionale come lui, quasi sulla base di suggestioni che poco hanno a che fare con calcoli matematici! Non dipendeva affatto da motivazioni esoteriche o misteriose.

Ebbene quando realizzò il suo primo 5.50 non sapendo come chiamarlo s'ispirò al nome della figlia di una coppia di amici. Una bambina che aveva il soprannome di "Volpina"! Un nome che visto i risultati della barca aveva portato fortuna, dunque si trasformò quasi in un' archetipo semplicemente da riprodurre.

Da quel momento tutti i nomi delle sue barche iniziavano per V e finivano per A.

La passione per la vela in realtà, al di là delle regate, parte da molto lontano. Quando da ragazzino su un dinghi di 12 piedi muove i primi passi per poi dedicarsi, dopo la guerra alle regate sulla Star, ma solo occasionalmente perché molto occupato dall'attività nel reparto corse della Moto Guzzi con la quale vince tutto o quasi nelle competizioni a livello internazionale.

La svolta avviene nel 1958 quando a livello agonistico nel motociclismo si volta pagina con il ritiro dalle gare di marchi illustri come Gilera, Mondial e Moto Guzzi.

L'uscita dalle competizioni di Guzzi segna l'ingresso a tempo pieno di Giulio Carcano come progettista nella vela.

A farlo riavvicinare e a entusiasmarlo, in realtà in quel periodo, era stato l'acquisto di "Violetta", l'ultimo 6 metri S.I. costruito in Italia da Baglietto, barca velocissima che lo appassiona fortemente avvicinandolo alle formule metriche.

Nasce così nel 1959 la prima barca progettata da Carcano un 5.50 stazza internazionale che avrebbe dovuto adottare, secondo le specifiche progettuali volute dall'ingegnere, una pinna realizzata in un materiale sofisticato a base di tungsteno per migliorare rispetto al piombo il perso specifico.

Un'idea che aveva elaborato dall'esperienza maturata dalle acquisizioni meccaniche conseguite in anni e anni di sperimentazioni derivanti dalle corse motociclistiche.

Una velleità però stroncata in partenza dai regolamenti internazionali sanciti dall'YRU, la federazione della vela internazionale che faceva espresso divieto di utilizzo di materiali come il tungsteno.

Con una pinna tradizionale in piombo nasce così "Volpina", la prima della serie di tre da lui progettate. Da timoniere, nel 1961, a Helsinki, conquista un terzo posto al Campionato Mondiale 5.50 S.I., mentre sul lago di Como, nelle acque di casa, tiene banco aggiudicandosi la maggior parte delle regate di classe.

Sempre immerso nei suoi disegni, nei suoi calcoli e sperimentazioni Carcano, dopo il 1960 inizia a spingersi oltre, decide di confrontarsi con il mondo complesso dell'altura.

Mette in archivio le formule metriche, gli stazza internazionali ed inizia ad approfondire le regole di stazza RORC.

Disegna "Vampa" che con un rating di 22 piedi vince alla grande. Originale e innovatore convinto che copiare ti penalizza in partenza limitando la creatività vara "VIhuela" scafo e soluzioni rivoluzionarie che gli consentono di guadagnarsi la qualificazione all'Admiral's Cup Inglese.

Da sempre interessato all'America's Cup come sfida progettuale di grande valore tecnologico, Carcano, ne approfondisce le componenti con la consueta creatività avvertendone però anche i limiti.

L'uso di parametri attestati all'elettronica del tempo, gli stessi dati scaturiti dalle sperimentazioni in vasca navale appaiono spesso inattendibili rispetto alle condizioni reali incontrate in mare. L'esperienza insomma pare dimostrare che non è come per la galleria del vento dove con una macchina o con una moto è possibile ricreare i vortici che si troveranno poi per strada.

Con Beppe Croce partecipa ai primi contatti per lanciare una sfida tutta italiana alla Coppa America.

Entra a fare parte del Comitato d'Onore Fiv con l'Ammiraglio Agostino Straulino e Nico Rode. Avrebbe contribuito fattivamente al progetto di un 12 metri tutto italiano ma rimase invece per una serie di motivi un sogno irrealizzato.

Dell'ingegnere Giulio Cesare Carcano, restano, insieme alla forza potente delle sue intuizioni, i traguardi ineguagliabili di una esaltante storia

sportiva ma in modo particolare quell'amore incondizionato per la libertà, l'autonomia personale che manifesta in ogni situazione, in ogni sua scelta legata alla passione per le moto e per le barche a vela.

Due mondi in fondo solo apparentemente contrastanti. Essere libero di progettare, di innovare sulle moto, in pista, come su una barca a vela in mare, era sentito come una missione naturale da onorare, da portare avanti a tutti i costi. Un temperamento che lo portava ad odiare ogni tipo d'imposizione soprattutto nel lavoro. Dove a scattare doveva essere una scintilla che lo entusiasmava. Proverbiale la sua indipendenza intellettuale, l'essere sempre contro corrente.

Grandi protagonisti, non a caso, della sua vita fortunata: i motori, le barche a vela e i suoi gatti sempre presenti come compagni di avventura.

Oggi, a distanza di tanti anni, mi piacerebbe, chiedere all' "ingegnere" stregato dalla velocità, innamorato della sua casa in riva al lago, cosa ne pensa delle imbarcazioni volanti che fanno foiling superando i 50 nodi, assomigliando più a dei velivoli che a delle barche a vela.

Sarebbe interessante un suo pensiero sulla Coppa America futuristica guidata dall'intelligenza artificiale.

Mi piacerebbe capire come la sua mente ingegnosa e creativa descriverebbe la nuova tendenza degli ocean racer di ultima generazione, gli Imoca 60, dove si regata a medie di oltre 30 nodi chiusi dentro moduli ispirati alle navicelle spaziali, una sorta di lavatrici, vivendo il rapporto con il mare, con gli elementi, attraverso schermi sofisticati, guidati da strumenti, piloti automatici sempre più intelligenti.

Comunque, una lezione quella di Carcano, figura chiave dell'industria italiana del 900, che fa riflettere essendo motivo d'ispirazione per le nuove generazioni di tecnici, progettisti e addetti ai lavori. All'orizzonte una tecnologia forse troppo preponderante rispetto alla componente umana.

Motociclette e barche a vela mezzi straordinari sempre in cerca di equilibrio. La potenza dei cavalli a terra e il soffio del vento in mare. Da preservare come valore il rispetto e il contatto con l'ambiente che ci circonda.

Da sottolineare io credo, da velista e motociclista di lungo corso, cinquanta'anni di pratica fra corse e turismo, è quel che differenzia l'andare in giro in macchina o in moto.

In macchina sei chiuso dentro una scatola, in un'abitacolo dove infondo tutto quello che vedi

dal parabrezza o dal finestrino ti scorre accanto come se fossi dentro un quadro, ti senti oggetto passivo mentre in moto, come quando si naviga a vela su una deriva, sei presente, interattivo con il mondo che ti circonda, da protagonista nella scena. Sei fuori dalla cornice e riesci a percepire il contatto con l'esterno, i pensieri corrono come nuvole ma hai l'impressione di non perdere tempo puoi riflettere e meditare su quello che vedi e questo ti fa sentire bene!



Nel pozzetto con l'armatore Patrizio Bertelli

Caccia ai relitti, tra metodo, etica e tecnologia

Come nasce l'identificazione di un naufragio e perché Il Mondo Sommerso torna a raccontare il mare come patrimonio scientifico e culturale condiviso

di Leonardo D'Imporzano

Giornalista e Direttore de "Il mondo sommerso"

L'immagine che associamo subito a quella dei "cacciatori di relitti" ricorda molto quella di "Indiana Jones" e, rispetto al ruolo dell'archeologo, moderno e passato, è forse quella che più ci si avvicina anche se codificata in un "iter" di indagine e di collaborazione ben specifica.

La ricerca di un relitto può essere genericamente suddivisa in tre "step", apparentemente ben distinti ma, in realtà, strettamente interconnessi.

Il primo prende avvio da un rapporto di fiducia, coltivato nel tempo, con i pescatori. Sono loro che, durante l'attività di pesca a strascico, attraverso l'incoccio delle reti, recuperano frammenti, oggetti o avvertono segnali anomali che possono indicare la presenza di un relitto. Si tratta di testimonianze difficili da raccogliere, poiché spesso i ritrovamenti avvengono in zone interdette alla navigazione o entro i limiti costieri soggetti a divieto di pesca.

Questi recuperi casuali, frequentemente percepiti come un semplice intralcio al lavoro quotidiano, diventano invece il primo, fondamentale indizio nelle mani del "cacciatore di relitti", soprattutto quando vengono associati ai racconti degli stessi pescatori. Essi custodiscono una vera e propria memoria collettiva di quanto accade e di quanto è accaduto in mare, sebbene questa sia talvolta frammentaria e, in parte, fuorviante. Non è raro, infatti, che le narrazioni mescolino tra loro relitti diversi, confondendo date, nomi e profondità, pur conservando quasi sempre un nucleo di verità.

Una volta riportati sulle carte nautiche questi punti cospicui, spesso annotati come "punti sconosciuti", si passa al secondo "step": l'analisi dei dati raccolti. Coordinate, profondità ed eventuali materiali recuperati vengono vagliati con attenzione insieme alle diverse testimonianze, attraverso un lavoro metodico basato sul confronto tra fonti storiche, antiche rotte di navigazione, registri navali e giornali dell'epoca.

È una fase in cui la conoscenza del mare si intreccia con quella della storia. Per l'appassionato rappresenta probabilmente il momento più coinvolgente, quello in cui è possibile lasciare spazio all'immaginazione, inseguendo ipotesi e ricostruendo scenari plausibili: un puntino sulla carta nautica si trasforma così nella storia verosimile di una navigazione che, tra tempeste, incidenti o collisioni, si è conclusa con un naufragio.



Copertina "Relitti"



Leonardo D'Imporzano

Quando al “punto sconosciuto” viene finalmente attribuita una possibile identità, si giunge al terzo e ultimo “step” dell’indagine: l’intervento sul campo, ovvero la verifica e l’esplorazione diretta del sito.

A questo punto entrano in gioco strumenti e competenze operative, fatte, a seconda della profondità, o dai subacquei tecnici (oggi possiamo dire che hanno una batimetrica operativa massimale di circa 140-150 metri) oppure attraverso un’indagine strumentale con rilievi tecnici con l’ausilio di sonar a scansione laterale, magnenometri e da ultimo, con rov (veicolo a operazione remota) vincolati o meno dalla superficie che sono sempre più un ausilio indispensabile che permette di raccogliere fotografie e immagini determinanti per determinare l’esatta identificazione di un relitto.

L’azione sul relitto non è mai puramente spettacolosa: richiede protocolli rigorosi di documentazione (fotografie, video, rilievi topografici, campionamenti stratigrafici), misure preventive per la sicurezza degli operatori e strategie di conservazione immediata per i reperti emersi dall’acqua.

A monte e a valle di ogni intervento tecnico restano però due fattori imprescindibili: l’etica e la normativa. La tutela del patrimonio sommerso impone che ogni recupero segua le leggi nazionali e internazionali, e che sia guidato da obiettivi scientifici e di conservazione — non da interessi puramente

commerciali o collezionistici. Per questo la collaborazione con soprintendenze, università, musei e istituti di conservazione è fondamentale: il recupero diventa ricerca, restauro e infine comunicazione pubblica, in forma di studi, mostre e pubblicazioni che restituiscono alla collettività la storia emersa dal mare.

Dietro il “cacciatore di relitti” moderno, non c’è quindi solo l’avventuriero solitario dell’immaginario cinematografico ma il coordinatore di una pluralità di saperi e competenze che coinvolge pescatori, storici, tecnici e volontari, in pratica è colui che sa ascoltare la memoria del mare e trasformarla, con metodo e responsabilità, in conoscenza condivisa.

Era il lontano 1959 quando, grazie alla visione dell’editore e imprenditore Goffredo Lombardo e del direttore Alessandro Olschki, nasceva “Mondo Sommerso”, la prima rivista mensile interamente dedicata alla nascente attività subacquea in ambito ricreativo.

In oltre 500 numeri pubblicati nel corso dei decenni, la rivista ha ospitato firme prestigiose come Gianni Roghi, Jacques Piccard, Jacques Cousteau, Folco Quilici e Sebastiano Tusa, contribuendo in modo sostanziale alla promozione delle attività subacquee in Italia e nel mondo.

Oggi, in un periodo di crescente attenzione verso l’ambiente marino, in tutti i suoi aspetti esplorativi, scientifici e conservativi, riteniamo fondamentale tornare a raccontarlo con autorevolezza, passione e visione.

Per questo, dopo oltre dieci anni di sospensione dalle pubblicazioni, “IL Mondo Sommerso” è tornato in vita come progetto corale, grazie al contributo volontario

di esperti e professionisti provenienti da ambiti diversi: archeologia, biologia, ingegneria marina, fisiopatologia subacquea, e altri ancora. La nuova edizione, pur mantenendo la sua natura di pubblicazione annuale, ambisce a diventare una vera e propria "enciclopedia" del mondo subacqueo: un Reader's Digest del mare, che raccoglie anno dopo anno conoscenze, esperienze e visioni, mantenendo viva la memoria del passato e proiettandosi con fiducia verso il futuro.

Rivista di riferimento scientifico dell'Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee e dell'Associazione Italiana degli Operatori Scientifici Subacquei, con la direzione responsabile di Leonardo D'Imporzano, un poliedrico gruppo di apprezzatissimi "stakeholders" internazionali, torna nel 2026 con un terzo numero che coniuga ancora una volta con sapienza il rigore scientifico con la semplicità di linguaggio.

Un lavoro corale che spazia dagli studi sull'origine della vita nei laghi salini alle analogie tra l'esplorazione subacquea e quella degli esopianeti. Dai contributi sull'attività e sull'importanza degli strumenti spaziali per lo studio dell'ambiente marino, il numero affronta inoltre temi che riflettono la ricchezza dell'intero universo subacqueo: l'accessibilità delle attività subacquee a un pubblico sempre più ampio, il ruolo dei palombari della Marina Militare, i fenomeni migratori delle specie aliene, fino a esplorare la Dimensione Subacquea e le strategie di difesa delle infrastrutture subacquee a livello globale.

Una redazione che negli anni scorsi ha raccolto i contributi apprezzatissimi del sottosegretario alla Difesa On. Matteo Perego di Cremnago e l'Amm. Vito Lacerenza già Capo del Dipartimento Sottomarini e Dimensioni Sottomarine presso lo Stato Maggiore della Marina, e quest'anno vede 19 autori tra cui l'Amm. Giuseppe Cavo Dragone Presidente del Comitato Militare della NATO, la sen. Roberta Pinotti, Presidente della Fondazione del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, i professori universitari Roberto Danovaro, Ferdinando Boero, Cinzia Corinaldesi, Simonetta Frascchetti, Giovanna Costanzo, per la biologia marina, il prof. David Scaradozzi e il ricercatore Jacopo Aguzzi per le tecnologie del mondo sommerso, la presidente della Fondazione Marevivo Rosalba Giugni, l'ocenologo Sandro Carniel, già direttore scientifico della divisione del CMRE-NATO, l'attuale comandante del Gruppo Operativo Subacquei di Comsubin, C.V. Giovanni Modugno e il precedente, C.V. Giampaolo Consoli, a cui si associano il giornalista Mauro Morra, Isabella Furfaro e l'esperto della didattica per i non-vedenti Manrico Volpi. "Last but not least" come direbbero gli inglesi, Romano Barluzzi che, assieme al Direttore Leonardo D'Imporzano oltre al loro contributo editoriale, hanno saputo dare forma alla rivista.

Si può acquistare tramite questo "form":

<https://forms.gle/KM4pZXbDMAHX21mw8>

o anche tramite un'email a: staff@5terreacademy.com

o ancora tramite WhatsApp al seguente numero di telefono: +393519759900

o, infine, sul sito internet dell'associazione all'url: <https://www.5terreacademy.com/negozi>



Copertina della rivista "Il mondo sommerso"

L'Apostolato del Mare e l'esperienza della fede in navigazione

di Vincenzo Grienti
Giornalista

Leone XIV istituisce l'Apostolato del Mare L'organismo avrà il compito di promuovere la cura pastorale dei naviganti

La Chiesa accanto alla "gente di mare". Un segno forte di vicinanza ai naviganti, ai marittimi e alle loro famiglie oltre che alle altre persone le cui vite sono legate alla navigazione e alla pesca sui mari, sui fiumi e sui laghi. Un mondo quello marinaresco che in Italia gode di una lunga tradizione anche associativa come dimostra la pluriennale presenza della Lega Navale. Così, dal 13 novembre 2025, è stato pubblicato il chirografo, ossia il documento ufficiale a firma di Leone XIV, con cui il Papa ha istituito l'Apostolato del Mare come organo centrale e di coordinamento dell'Opera dell'Apostolato del Mare approvandone contemporaneamente lo Statuto. La costituzione di questo organismo nasce dal "vivo desiderio che la cura spirituale della Chiesa nell'ambito della pastorale del mare possa continuare con entusiasmo e generosità", si legge nel chirografo. La formazione di questa nuova entità istituzionale è frutto di un lungo processo di consultazioni iniziato nell'ottobre 2023, con il coinvolgimento di direttori nazionali e dei vescovi promotori dell'Opera dell'Apostolato del Mare nei diversi continenti, e proseguito nel 2025 con consultazioni più mirate sugli obiettivi e la struttura dell'organismo. Nel chirografo vengono menzionati infatti gli "interventi pastorali e legislativi della Sede Apostolica con i quali si è provveduto ai bisogni spirituali dei fedeli che per motivi di mobilità umana non possono godere dell'ordinaria cura pastorale", a partire dal *motu proprio* *Iam pridem* di Pio X del 1914. L'Opera dell'Apostolato del mare, nata all'inizio del ventesimo secolo, ha ricevuto la prima approvazione della Sede Apostolica nel 1922. In seguito, nel 1942, Papa Pio XII ha deciso che l'allora Sacra Congregazione Concistoriale avesse "l'alta direzione dell'Opera" dell'Apostolato del mare (cfr. *Ex Audientia SS.mi*, del 30 maggio 1942, n. 334/40). Tale disposizione è stata confermata dalla Costituzione Apostolica *Exsul Familia* (cfr. n. 8). Il 21 novembre 1957, poi, la Congregazione Concistoriale ha emanato le *Leges Operis Apostolatus Maris*, disponendo le norme per



Padre Francesco Cavallini (al centro) con i ragazzi a largo di La Spezia

la cura pastorale dei marittimi e dei naviganti, nonché attribuendo ai Cappellani dell’Apostolato del mare determinate facoltà e privilegi. Con Decreto Apostolatus Maris dell’allora Pontificia commissione per la cura spirituale dei migranti e degli itineranti, del 24 settembre 1977, le norme e le facoltà sono state revisionate alla luce del Concilio Vaticano II. San Giovanni Paolo II, infine, con *Motu Proprio Stella Maris*, del 31 gennaio 1997, ha aggiornato le norme precedentemente emesse e Papa Francesco ha disposto che la direzione dell’Opera dell’Apostolato del mare spetti al Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrale, il quale nel frattempo ha assunto le competenze relative alla pastorale dei migranti e degli itineranti.

Sulle rotte della pace con la Bel Espoir La “spedizione” di 200 giovani in Mediterraneo

Sulla scia delle rotte mediterranee per portare un messaggio di pace nell’anno del Giubileo della Speranza. Per i duecento giovani che sono saliti a bordo della nave-scuola Bel Espoir, il 2025 resterà indimenticabile per l’esperienza di fede e di spiritualità vissuta, ma anche per le amicizie nate durante il MED 25 in otto mesi di navigazione, da marzo a ottobre dello scorso anno. Sono stati ben trenta gli scali effettuati sulle cinque rive del *Mare Nostrum* dai 25 gruppi di ragazzi e ragazze di tutte le fedi e le religioni che si sono alternati come equipaggio della goletta degli anni ‘40. Un trialbero lungo 29 metri dotato di 35 posti letto. Un’iniziativa senza precedenti che ha registrato convegni tematici e festival nelle trenta città in cui l’imbarcazione ha fatto tappa. Una “crociera” che ha preso il largo dal porto di Barcellona per raggiungere Malaga e Tetouan in Marocco e farà scalo ad Annaba (Algeria), Bizerte (Tunisia), La Valletta (Malta) per poi raggiungere le coste di Siracusa e Creta (Grecia). Il viaggio è proseguito da Paphos (Cipro) fino alle coste del Libano con le tappe a Beirut e Byblos. Da Istanbul la prua ha puntato su Salonicco e Atene. Dunque rotta



Papa Leone XIV a Ostia saluta i ragazzi della nave-scuola Bel Espoir che nel 2025 ha attraversato il Mediterraneo per portare un messaggio di pace nell’anno del Giubileo della Speranza



La goletta Bel Espoir in navigazione

su Durazzo, in Albania, per attraccare a Spalato e Ancona. Da Ravenna, il viaggio è proseguito verso Dubrovnik e Bari. Infine, Napoli, l'ultima tappa per puntare per Ajaccio (Corsica) e Monaco e concludere la "missione di pace" il 25 ottobre a Marsiglia. Tutte tappe importanti, ma ancora più speciale si è rivelata quella di Ostia dove l'equipaggio della *Bel Espoir* ha salutato proprio Leone XIV che è salito a bordo della goletta per salutare i ragazzi e le ragazze. "Imparare a essere costruttori di pace, imparare a essere promotori di pace in un mondo che tende sempre più ad andare verso la violenza, l'odio, la separazione, la distanza e la polarizzazione" ha esortato Leone XIV incontrando l'equipaggio il 17 ottobre e ribadendo l'importanza del porto di Ostia, terra di profonda devozione a Sant'Agostino e alla madre Santa Monica, come dimostrano statue, chiese e pure cliniche a loro intitolate. "Il mondo oggi, più che di parole, ha bisogno di segni. Di espressioni di testimonianza che diano speranza. E dal nome stesso di questa barca, così come dalla presenza di tutti voi qui oggi" ha affermato il Papa. Un incontro storico a bordo di una barca a vela in cui Papa Prevoist si è rivolto ai giovani ricordando le parole di Sant'Agostino: "Se vuoi cambiare il mondo e renderlo un posto migliore, devi iniziare a cambiare te stesso". Ed ha aggiunto a braccio: "Spero e prego che per ognuno di voi questa sia stata una lezione che avete imparato anche voi in questo periodo. Come posso diventare una persona migliore? Come posso diventare un promotore di pace? Come posso diventare qualcuno che vive impegnandosi veramente a promuovere la giustizia, la fraternità, la comprensione e il rispetto reciproco?". Una lezione partita dal mare e sul mare per approdare sulla terra ferma con il suo messaggio di pace e di speranza.

A bordo tra fede e voglia di mare In barca a vela per "ri-trovare la rotta"

Navigare come metafora della vita. Un'avventura dove non manca il rollio e il beccheggio, il vento in poppa e quello traverso di dritta o di sinistra che, spesso, può mettere in difficoltà lungo la rotta. Eppure, c'è sempre una bussola, una meta, un faro e un porto sicuro da non perdere di vista. Tutti dettagli conosciuti dalle donne e gli uomini che vanno per mare e per chi vive l'esperienza dell'equipaggio. "Chi affronta per la prima volta la crociera in barca a vela, quando lascia gli ormeggi ed esce dal porto, lascia a terra anche una parte di sé" spiega Lorenzo Serra, ingegnere e manager, socio della Lega Navale di Sestri Levante e ideatore assieme a padre Francesco Cavallini, gesuita e fondatore dell'Associazione *Percorsi di vita* degli "esercizi spirituali in barca a vela" per "Ri-trovare la rotta", esperienza nata nel 2023. Ogni giovane che sale a bordo riceve una carta nautica di fantasia ed è chiamato a collocare la "barca della propria vita" sulla mappa. La navigazione non sarà facile, d'altronde come la vita: ci saranno onde, scogli, venti forti da prevedere ed evitare. Poi c'è l'esperienza vera e propria: quella che l'Associazione "Percorsi di vita" fa ormai da oltre dieci anni. Un itinerario di preghiera e di meditazione da vivere a bordo, da raccontare agli amici quando si ritorna sulla terra ferma.

"L'avventura inizia su un oggetto che si muove in continuazione, con persone che non si conoscono, su un percorso innaturale, il mare), verso un'isola o un'altra costa" aggiunge Lorenzo Serra, non solo un uomo di mare, ma anche scout e punto di riferimento per il progetto molte. Un "marinaio" che incarna perfettamente tutti i valori che promuove da decenni la Lega Navale. "Nella crociera in barca a vela si forma immediatamente una comunità dove ognuno sperimenta in breve tempo cosa vuol dire essere equipaggio – spiega Serra -. Ogni equipaggio

ha una sua caratteristica fatta dai caratteri diversi che si compensano, si amalgamano e costruiscono lo spirito della comunità giorno dopo giorno. In barca si conosce il mare visto dal mare e visto di notte. Si sperimenta l'avventura, il mistero della rotta e della navigazione". Poi c'è l'aspetto spirituale: "A bordo si costruisce una comunità di fede, si naviga, si prega, si medita, ci si diverte insieme. Si segue un percorso di brani del Vangelo e della Bibbia, di meditazioni in navigazione, di vita in comune – aggiunge Serra -. La crociera spirituale è l'ambiente ideale per fare un percorso interiore e vivere la stessa esperienza con l'equipaggio a cui si appartiene, pochi giorni ma forti ed intensi".

Le prime esperienze di crociera spirituale in barca a vela sono state avviate in Francia nel 1995 con l'Associazione *Vie en Mer*. Si tratta di esperienze su barche a vela cabinate con cui si naviga e si dorme a bordo con uno skipper, una guida spirituale e sei ragazzi e ragazze che vivono e navigano in barca per una settimana. Analoghe esperienze sono state avviate nel 2023 dall'Associazione *Percorsi di Vita* fondata dal gesuita padre Cavallini. Anche in Italia l'esperienza avviene su barche a vela che possono ospitare tra le 8 e le 10 persone. "Similmente all'esperienza francese, vi è uno skipper, una guida spirituale e sette o otto ragazzi che vivono insieme per un periodo di quattro o cinque giorni". Tutte attività che si aggiungono a quelle vissute dagli scout nautici italiani presenti in Italia sin dal 1946 e che organizzano attività per ragazzi dai 12 ai 16 anni. I percorsi sono stati sviluppati su canoe o derive, barche a vela di piccole dimensioni che dopo la navigazione "si tirano" a terra. Sono state sperimentate uscite o piccole crociere con ragazzi più grandi ma si tratta di occasioni sporadiche. In questi ultimi anni, però, le attività degli scout nautici sono diminuite anche per via di difficoltà logistiche e per mancanza di capi con esperienze nautiche. "Diversamente si sta riscontrando un forte interesse da parte di ragazzi e giovani uomini e donne a vivere l'esperienza spirituale a bordo – conclude Serra -. I progetti e le crociere che si susseguono con l'Associazione *Percorsi di Vita* in questi anni stanno affinando un metodo, un modello per offrire sempre di più questa bella esperienza".



Lecture bibliche a bordo

Migranti, i dimenticati del Mediterraneo

di Enrico Gurioli

Scrittore ed esperto di cultura marinara

Tre quarti della superficie terrestre sono coperti dall'acqua. I grandi oceani e i mari interni non sono margini del mondo, ma il suo tessuto connettivo: il legante dei continenti. La storia dell'umanità non si è costruita avanzando per linee di terra continue, bensì per salti: da una costa all'altra, da un'isola a un approdo, da uno sbarco a un nuovo imbarco.

Dalla Polinesia all'Estremo Oriente, dalla Cina al Giappone, dalla Corea all'Asia meridionale; dall'America centrale all'Europa affacciata sull'Atlantico, dalla penisola Iberica al Mediterraneo, gli uomini di mare hanno attraversato spazi d'acqua sfruttando venti, correnti e stagioni. Quei viaggi non furono soltanto esplorazioni: produssero scambi, collisioni, innesti culturali. Ogni imbarco e ogni sbarco modificarono la storia più di quanto abbiano fatto molte battaglie combattute sulla terraferma.

Dalla fine del XX secolo, centinaia di migliaia di persone esercitano una pressione continua lungo le coste dell'Africa e del Medio Oriente per raggiungere l'Europa. È una massa mobile e disomogenea che tenta di agguantare i porti del Mediterraneo orientale e centrale: dalla Grecia alla Sicilia, da Malta fino al tratto di mare che si apre davanti al Golfo della Sirte. Altri cercano di superare le barriere terrestri di Ceuta e Melilla per poi affidarsi al mare di Spagna. Ancora una volta, il mare torna a essere protagonista di un confronto epocale.



La foto simbolo di un barcone nel Canale di Sicilia catturata dal fotografo Massimo Sestini nel 2014

Non si tratta di uno scontro di civiltà, come una narrazione semplificata talvolta suggerisce. Sul mare non viaggiano ideologie astratte, ma vite. Viaggiano miserie e nobiltà, disperazione e intraprendenza, denaro e speranza. Viaggia anche il cinismo di chi organizza un traffico umano che sfrutta l'instabilità del mare come strumento. In mare tutto è precario, e ogni traversata è compiuta nell'attesa di uno sbarco. Non sempre quello sbarco avviene. Talvolta si trasforma in un naufragio.

La condizione che si determina dopo un approdo fortunoso – quando avviene – non coincide pienamente né con quella dell'immigrato né con quella del clandestino. È una zona grigia, una sospensione giuridica e umana che non trova riscontro nei modelli storici consolidati. Qui la violenza non produce valore: consuma soltanto esseri umani.

Dal momento dell'imbarco su qualunque scafo, i migranti del XXI secolo, che pagano somme ingenti per essere trasportati verso l'Europa senza alcun riconoscimento formale dello Stato di bandiera, perdono di fatto ogni tutela internazionalmente codificata. Non acquisiscono nemmeno la certezza dello sbarco. Diventano corpi in transito, affidati a trafficanti privi di scrupoli che non hanno interesse a correre rischi ulteriori. Lo sbarco convenzionale è evitato; il naufragio o l'abbandono in mare diventano variabili accettabili.

L'intervento delle navi delle organizzazioni non governative che incrociano al largo può rappresentare una temporanea sospensione della catastrofe: una ciambella di salvataggio in un sistema che produce sistematicamente morte. Ma per i trafficanti queste persone sono merce già consumata. Diversamente dallo schiavo delle tratte storiche, che acquisiva valore economico al momento dello sbarco, il migrante clandestino non ha prezzo. Può essere disperso in mare senza che ciò comporti una perdita per chi lo ha imbarcato.

È in questo senso che si può parlare, senza enfasi, di deportazioni di massa. Il traffico di esseri umani nel Mediterraneo del XXI secolo presenta tratti di una crudeltà radicale, perché si colloca fuori da ogni sistema riconosciuto e regolato. Le tratte schiavistiche tra XVII e XIX secolo, per quanto disumane, erano inserite in un ordine economico e giuridico definito dagli Stati: patenti di navigazione, contratti, assicurazioni, trattati internazionali come l'*asiento de negros*. Un diritto del mare brutale, ma coerente con sé stesso, attribuiva alle persone trasportate uno statuto, per quanto degradato.

La situazione che oggi si è creata nel Mediterraneo con gli sbarchi forzosi di esseri umani è, al contrario, profondamente indefinita. Sfugge ai parametri della storia e a quelli del diritto della navigazione. Non riguarda soltanto la sicurezza degli Stati, ma interroga la natura stessa del mare come spazio giuridico e morale.

Queste persone spesso non appartengono al mondo delle statistiche e delle gerarchie informative. Restano tra le onde. E i morti in mare, che non hanno voce né sepoltura, parlano tuttavia alle nostre coscienze di marinai più di qualunque discorso. Perché chi vive il mare sa che ogni uomo imbarcato porta con sé una responsabilità che non si arresta al limite delle acque territoriali.

nautica

Abbonati a Nautica e vivi il mare ogni giorno!



1 ANNO
DI ABBONAMENTO a soli

€70,00

Abbonati alla
versione italiana



nautica.it/abbonati

Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali ed edicola. La presente offerta, in conformità con l'art. 45 e ss. del codice del consumo, è formulata da BFC Media. Può recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita il sito www.abbonamenti.it/cga

LEGA ^{DAL 1897} NAVALE

La rivista di mare

Inserto Gli orizzonti di carta

Ricerca d'archivio a cura del Centro Studi Tradizioni Nautiche LNI

Testi e grafica a cura di Michele Valente

Sfogliare le pagine della rivista “Lega Navale” significa immergersi in 129 anni di storia del mare in Italia (e non solo) e conoscere da vicino le vicende e le persone che hanno lasciato un segno nell’album associativo della Lega Navale Italiana. Già, perché oltre ad essere coeve — il primo numero della rivista è datato dicembre 1897, pubblicato a Firenze, sotto la direzione di Lorenzo d’Adda —, l’associazione ha investito il proprio periodico, quantomeno fino ai primi anni 2000, del ruolo di principale piattaforma di informazione e comunicazione della Lega Navale Italiana, tanto verso i soci quanto verso il pubblico esterno. Una funzione che oggi è cambiata, o meglio, si è integrata all’interno di un ampio ecosistema comunicativo, tra strumenti di comunicazione interna ed esterna, newsletter, sito web, pagine social media e app di messaggistica. I risultati di una regata o le novità annunciate durante una conferenza stampa arrivano in modo istantaneo sugli schermi dei nostri smartphone. La cronaca della vita associativa pulsa sui canali di comunicazione digitale, mentre cresce sempre di più l’investimento nella produzione di contenuti audiovisivi originali, realizzati dalla LNI e da terze parti, per raccontare iniziative e progetti dell’associazione. In questo contesto mediatico, quale rotta deve seguire una rivista tradizionale? Quello che potete leggere oggi sulla versione cartacea o digitale di “Lega Navale” è solo una delle parti di un servizio di approfondimento su un determinato argomento. Il contenuto viene pensato ora in modo “cross-mediale”, su più piattaforme, con diversi linguaggi testuali. In un mercato dell’editoria di settore in forte contrazione, la rivista “Lega Navale” può ambire, per la sua storicità e per le mutate esigenze comunicative brevemente menzionate, ad attestarsi come “la rivista di mare” in Italia, proponendo approfondimenti culturali, sociali, sportivi e di protezione del mare di ampio respiro e ospitando le migliori firme dell’editoria e della comunicazione marittima. Se è bene non giudicare un libro dalla copertina, è anche vero che la copertina di una rivista è il miglior biglietto da visita per presentarsi ai lettori. E in un “mercato dell’attenzione” sempre più competitivo con le piattaforme digitali, una foto, un video che colpisce nei primi tre secondi così come una copertina che desta curiosità al primo sguardo, indurrà quasi sicuramente il lettore/spettatore/utente, specie se giovane, a proseguire nella fruizione del contenuto. Iniziamo dunque da questo numero doppio di “Lega Navale”, con uno sguardo retrospettivo, a celebrare quella che ci piace definire “la lunga linea blu” della Lega Navale Italiana, ovvero i 130 anni di storia dell’associazione che questa testata, più di ogni altro, ha raccontato e tramandato. Lo faremo, appunto, attraverso alcune delle copertine più iconiche, quelle che “hanno fatto epoca”. E con qualche curiosità. *Buona visione e lettura.*



LA LEGA NAVALE.

Rivista mensile
illustrata

Organo della LEGA NAVALE ITALIANA

SOMMARIO: Pro-Lega (*Lorenzo d'Adda*) — Mare nostrum (*Camillo Manfredi*) — Il regime industriale nell'armata (*Jack la Botina*) — Il sentimento marittimo in Italia (*Carlo De Amezaga*) — Il nostro problema navale. La minaccia navale della duplice (*Argus*) — La trasformazione del navigio mercantile ed il personale ad esso occorrente (*C. Bargellini*) — La politica del mare con alcune considerazioni sul navigio da guerra delle principali potenze (*G. W. Stevens*, traduzione dall'inglese di *L. d'A.*) — 1848-1870 (*Dudalo*) — Cronaca (*d'A.*).

Illustrazioni: Piani delle corazzate «Alabama» e «Shikishima».

ABBONAMENTO ANNUO

con diritto a ricevere come premi gratuiti
tutte le pubblicazioni della LEGA

ITALIA L. 10
ESTERO 14

Un numero separato Cent. 40.

Direzione ed Amministrazione: Via Pier Capponi, 6 - FIRENZE.

Il primo numero mensile della rivista "La Lega Navale" (dicembre 1897). La redazione è a Firenze. La copertina risente delle influenze del verismo-naturalismo pittorico e dello stile liberty. Autore dell'immagine di copertina, che riporta anche il primo stemma associativo, è il pittore e marinaio Garibaldi Giuseppe Bruno (G.G. Bruno).

L'ITALIA NAVALE

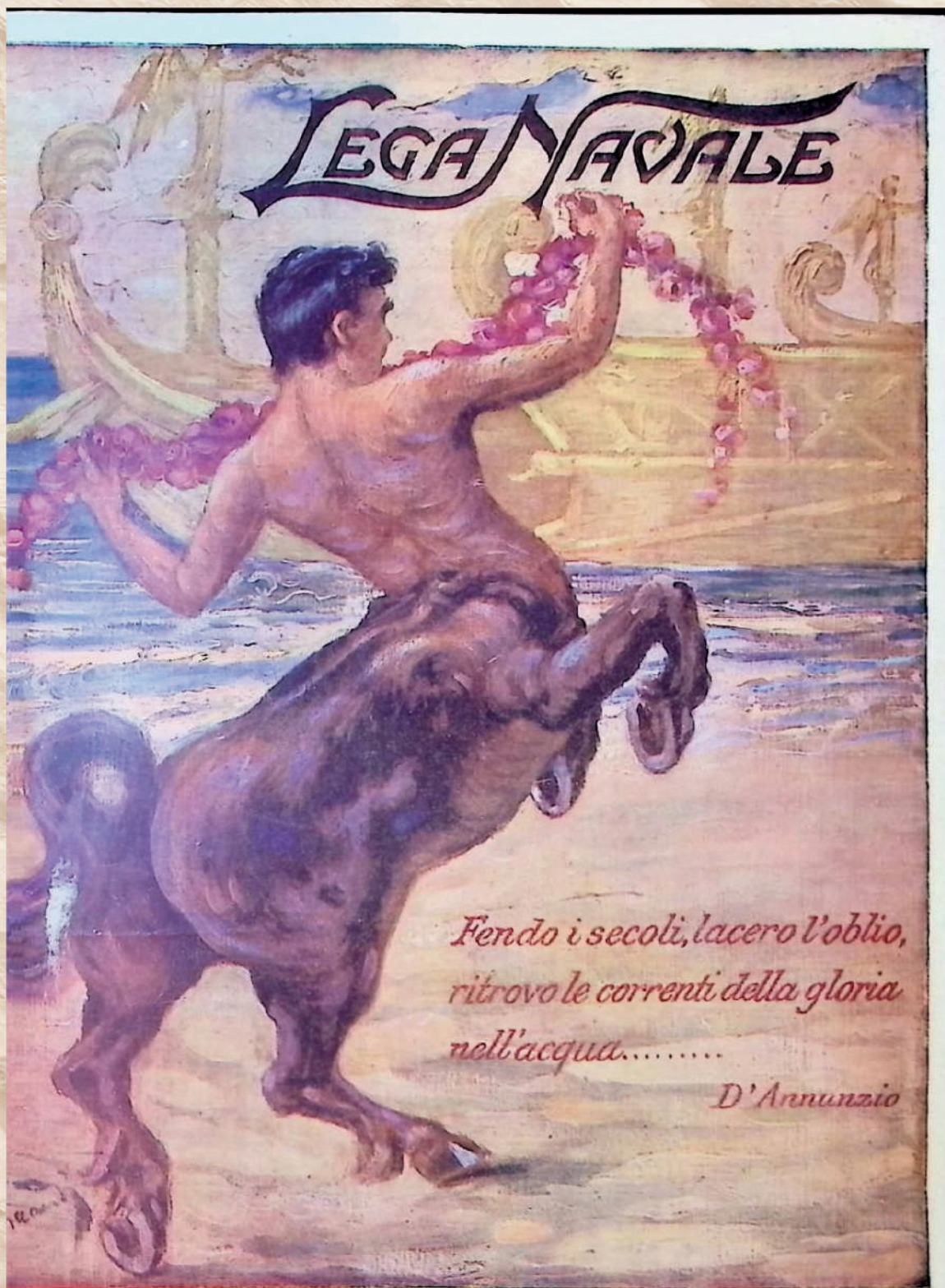


SOMMARIO: La fine del mar-uno (*Argus*) — L'esercito e la flotta nella difesa da Oriente (*U Man reds*) — I provvedimenti a favore dei sottufficiali () — Trazione elettrica o trazione vapore? (*G*) — Provvedimenti a favore dei militari del Corpo Reale Equi paggi (Progetto presentato alla Camera dal Ministro della Marina nella seduta del 27 novembre 1906) — La questione dello Stato e la Politica (*G*) — *Plini* — I nomi delle nostre navi da guerra, illustrati: « *Dallin* » (*Continua*) (*vedi Zinoli*) — Avvenimenti e Notizi — *Rassegna* all'Esercito — Avvisi.

Illustrazione: Piranesi o "Umbria" della N. G. I. Carrello trasbordatore elettrico a livello — Regia nave "Re Umberto".

La testata, ora quindicinale, cambia (seconda metà dicembre 1906).

In seguito ad accordi presi col nuovo presidente della Lega Navale Italiana, Ammiraglio Canevaro, che ha voluto riconoscere le grandi benemerienze della nostra rivista verso l'Associazione, da lui ora presieduta, siamo venuti nella determinazione di trasformare "La Lega Navale" in "L'Italia Navale" (dall'editoriale).



anno XII. (1ª Quindicina di Gennaio) 15 Gennaio 1916 N 1.

Dal 1909 al 1919 la rivista si chiamerà, come oggi, "Lega Navale" e la redazione si trova, come oggi, a Roma. Una copertina artistica del numero di gennaio 1916 (prima quindicina) con una citazione dalla "Canzone dei Dardanelli" di Gabriele D'Annunzio.



Dal 1919 al al 1944 la testata cambia nuovamente nome.

La fotografia di copertina su “L’Italia Marinara” inizia a prendere piede tra le fine degli anni ‘20 e nei primi anni ‘30. Dal 1940, anno dell’ingresso dell’Italia nella Seconda Guerra Mondiale, il tema bellico è ricorrente e rientra nella missione di propaganda marinara che il regime fascista assegna alla Lega Navale Italiana come compito istituzionale in quegli anni.

Dominano i soggetti militari, come in questa copertina del gennaio 1940.

ANNO XLV
NUMERO 1
della nuova serie

5741
OTTOBRE 1945

Spedizione in abbonamento postale

PREZZO
LIRE 12
arretrato Lire 15

MARE

RIVISTA DELLA LEGA NAVALE ITALIANA



Direttore Responsabile: Ammiraglio ALBERTO LAIS
Direzione e Amministrazione: Via Giustiniani, 5 - Tel. 51063 - Roma

Le condizioni per le iscrizioni alla Lega Navale Italiana e per l'abbonamento alla Rivista MARE sono specificate in dettaglio alla pagina 15 del presente fascicolo


Nell'ottobre 1945 si riparte dal... "Mare".
Dal 1945 al 1960 il periodico mensile della Lega Navale Italiana si chiamerà così.
La veste grafica è sobria, linee blu e sfondo oro, con un'immagine fotografica
centrale a tema marinaro.

LEGA NAVALE

ANNO 1997

PERIODICO MENSILE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

1897-1997



**100
anni di
Lega Navale**

Dal 1961 a oggi, il nome della la testata resta immutato: “Lega Navale”.

Negli anni, si registrano alcune variazioni grafiche
che riguardano il formato dell’immagine di copertina.

Qui la copertina del centenario della rivista e della Lega Navale Italiana.

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare
2 - 2025

LE SFIDE DEL MARE NEL XXI SECOLO

Il convegno della Lega Navale al Senato
su formazione e inclusione

L'intelligenza artificiale nel settore marittimo

A tutto foil:

come cambia il rapporto uomo-tecnologia in barca

Con l'Accademia della Crusca il mare ha la sua lingua

Il "Ventologo del Mare" LNI-Marevivo

Anno CXXVIII - n° 2 - 2025 - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. post. REG. LIBERO 70%



La rivista al tempo dell'IA.

A partire dal 2021 l'immagine fotografica e il titolo d'apertura del numero della rivista, ora bimestrale, diventano gli elementi qualificanti di tutte le copertine di "Lega Navale".

Il secondo numero del 2025 presenta un'innovazione mai vista prima: l'immagine di copertina è stata generata da un software di intelligenza artificiale generativa.

Al timone del porto turistico della Capitale

**La storia del Porto Turistico di Roma:
da bene sottratto al malaffare a punto di
riferimento per i cittadini e i diportisti.**

di Alessandro Mei

Direttore del Porto Turistico di Roma



Il Porto Turistico di Roma, inaugurato nel giugno 2001, su disposizione del Tribunale di Roma - Sezione Misure di prevenzione nel 2016 è stato sottoposto a sequestro e affidato all'amministratore giudiziario Donato Maria Pezzuto che ha subito avviato un progetto di rilancio della struttura attraverso la promozione e organizzazione di eventi sportivi, culturali e sociali. La struttura è stata definitivamente confiscata nell'agosto del 2021: oggi è tornata ad essere nelle disponibilità dello Stato e gestito dall'Agenzia Nazionale dei Beni Sequestrati e Confiscati.

Da bambino alla domanda "Cosa vorresti fare da grande?" difficilmente mi sarebbe venuto in mente di rispondere "Il direttore di un porto turistico". Oggi, dopo sei anni di esperienza alla direzione del Porto Turistico di Roma, non posso dire altro se non che è uno dei lavori più belli che si possano fare. Perché? Innanzitutto perché si ha la possibilità di vivere il mare tutto l'anno, apprezzarne le mille sfumature cromatiche e i profumi che ogni giorno offre. Ma è anche luogo di scambio e interazione che permette di conoscere donne e uomini di varie culture che navigano con la loro imbarcazione, portando con sé esperienze sempre diverse. Certo, a vederla così sembra solo un lavoro piacevole e divertente... In realtà, il direttore di un porto è la persona di riferimento, che ha l'onere di far rispettare le norme il regolamento della struttura, al fine garantirne una corretta fruizione, in sicurezza, da parte di tutti gli utilizzatori. È colui che, affiancato da uno staff tecnico e amministrativo professionale, garantisce il regolare funzionamento del porto e dei suoi servizi. In primo luogo, quelli portuali quali l'accoglienza e assistenza ai diportisti che, con la propria imbarcazione, scelgono il marina per

trovare un sicuro ricovero per qualche giorno o, addirittura, lo scelgono per fermarsi stabilmente, utilizzando l'imbarcazione come una vera e propria abitazione. Il primo "contatto" che il diportista ha con il marina avviene solitamente sul canale radio VHF dedicato, a cui "risponde" il personale della torre di controllo. Così come avviene negli aeroporti, la torre di controllo "coordina il traffico" in entrata e in uscita dal porto, comunicando con le imbarcazioni su uno specifico canale radio. Dalla torre di controllo ha una visione a 360 gradi, e pertanto si ha una vista privilegiata su tutto ciò che avviene all'interno del porto. È un punto di riferimento per il diportista ed è operativa con un presidio dalle 7.00 alle 23.00. Oltre a dare indicazioni alle imbarcazioni in entrata ed in uscita, il personale di torre provvede ad assegnare l'ormeggio alle imbarcazioni in transito e a fornire l'assistenza in banchina quando richiesta, avvalendosi del supporto degli addetti all'ormeggio. Questi, con il battello di appoggio, accompagnano le imbarcazioni al posto barca assegnato e le aiutano ad ormeggiare in sicurezza. Il coordinamento delle attività a mare è effettuato dal nostromo che ha anche la responsabilità dell'efficienza dei siste-



Il porto turistico di Roma

mi di ormeggio e delle opere a mare. Al direttore è affidata la gestione e manutenzione degli spazi comuni e degli impianti idrico, elettrico, fognario e antincendio, effettuata da una squadra di addetti alla manutenzione e da ditte esterne. Il suo ufficio è il fulcro del marina. Alla direzione vengono indirizzati i diportisti che, al momento dell'arrivo, devono effettuare una registrazione e, al momento di mollare gli ormeggi, devono saldare l'occupazione del posto barca o le eventuali spese per la fruizione di servizi aggiuntivi. È un front desk importante che, nei limiti del possibile, cerca sempre di dare delle risposte che vadano incontro alle esigenze dell'utente. In di-

rezione arrivano le richieste più disparate da parte degli utenti: dalle disponibilità di posti barca, a richieste su dove mangiare o cosa visitare in città, come muoversi, dove poter fare la spesa o il recapito di tecnici per riparazioni a bordo. È, ovviamente, anche l'ufficio dove arrivano le segnalazioni di guasti degli impianti o le lamentele per possibili disservizi che vengono sottoposti all'attenzione del direttore. Una parte dello staff degli uffici direzionali è dedicato esclusivamente alla gestione amministrativa dei servizi comuni come avviene in qualsiasi condominio e, quindi, ai rapporti con i titolari dei posti barca o dei locali commerciali. Eh sì, avete letto bene: all'interno del Porto Turistico di Roma sono presenti anche cento attività commerciali i cui fruitori sono i diportisti e visitatori occasionali che scelgono il marina per una passeggiata o per godersi la giornata in uno dei tanti punti ristoro e ristoranti presenti al suo interno. Il porto è dunque una struttura che "vive" a mare e a terra, e il compito del direttore è anche quello di andare incontro alle esigenze di tutti, nel rispetto sempre di quanto è previsto dal regolamento portuale. La sua porta è sempre aperta, il confronto con gli utenti è costante: questo ha permesso di instaurare con loro un rapporto sincero e rispettoso, sempre mirato a garantire una corretta fruizione della struttura da parte

dell'utenza. L'operatività quotidiana del direttore riguarda anche il contatto con le realtà del territorio: il rapporto con l'autorità marittima, le forze di polizia, le istituzioni locali, le associazioni di commercianti o di volontariato è costante e punta a garantire una migliore fruizione del marina anche da parte della cittadinanza che vede sempre più il Porto Turistico di Roma come un luogo di socialità e di aggregazione: un "porto" sicuro per chi va per mare, così come per chi desidera solo ammirarlo e respirarne il profumo.



Concerto per i 125 anni della LNI ad Ostia



LA LE MANS DEL TIRRENO INIZIA QUI

XI EDIZIONE

25/26 APRILE 2026

BANDO - ISCRIZIONI - INFO - www.scheriacup24.it

Scheria Cup24 - 24 ore intorno l'Isola d'Ischia

Il 25 e 26 Aprile 2026 si svolgerà a Forio d'Ischia la XI edizione della ScheriaCup24 un evento decisamente originale. Si tratta infatti di una regata a tempo definito ovvero 24 ore durante le quali i concorrenti devono percorrere il maggior numero possibile di miglia intorno all'isola d'Ischia. L'isola per 24 ore si trasforma in una sorta di "velodromo" un circuito dove la strada è il mare, con sorpassi, doppiaggi, giri più veloci ed altro. Quest'anno il primo giro sarà costituito da un percorso che abbraccerà le isole di Ischia e Procida e toccherà capo Miseno, esso costituirà un trofeo distinto, una regata nella regata e sarà dedicato a Napoli 2026 Capitale Europea dello Sport.

L'arrivo non è costituito dalla linea intesa in senso tradizionale, ma da un punto indefinito che i regatanti saranno riusciti a raggiungere allo scoccare della ventiquattresima ora. La partecipazione media è di circa 100 barche.

L'evento è organizzato dalla Lega Navale Isola d'Ischia

Affiliato alla Federazione Italiana Vela n° affiliazione 1550 ed iscritto ai registri CONI codice fiscale 91005000632

Con il supporto del Comune di Forio e Marina di Forio



MEDIA PARTNER



PATROCINI



Questa iniziativa sostiene la candidatura della città di Bacoli a Capitale Italiana della Cultura 2028

INFO



Studiare la nautica per capire davvero la vela

di *Giulia Gemelli*,

Studentessa ingegneria navale "Università di Genova" e Social media manager

Per chi vive il mare, la vela non è mai soltanto un insieme di manovre da eseguire o di regolazioni da applicare per consuetudine. È un sistema complesso, fatto di forze, equilibri, materiali e scelte progettuali che dialogano continuamente tra loro. Proprio per questo, intraprendere un percorso di studi in ingegneria navale e nautica o in design nautico non significa allontanarsi dalla pratica velica, ma al contrario comprenderla più a fondo.

Studiare la nautica permette di rispondere a domande che ogni velista, prima o poi, si pone: perché una barca reagisce in un certo modo con una data regolazione? Perché un albero lavora meglio con determinate geometrie? Perché alcuni materiali sono più adatti di altri in precise zone dello scafo o dell'attrezzatura? Dietro a ogni scelta costruttiva e a ogni assetto in regata c'è un ragionamento tecnico che può essere analizzato, compreso e migliorato.

Dalla pratica alla comprensione tecnica

I corsi di ingegneria nautica, ingegneria navale e design del prodotto nautico forniscono gli strumenti per leggere la barca come un insieme coerente di strutture, aerodinamica, idrodinamica e materiali. Questo tipo di formazione aiuta a superare l'approccio puramente empirico, senza rinnegarlo: l'esperienza in mare resta fondamentale, ma viene affiancata dalla capacità di interpretare ciò che accade.

Per un velista, questo significa affinare la sensibilità tecnica: capire perché una regolazione funziona, prevederne gli effetti, adattarla a condizioni diverse. Per chi progetta, significa invece tradurre le esigenze della navigazione reale in soluzioni costruttive efficienti, sicure e sostenibili.

La nautica è uno tra gli ambiti in cui la teoria trova un riscontro immediato nella pratica. Un errore di progettazione non resta sulla carta: entra in acqua e si manifesta. Allo stesso modo, una buona intuizione progettuale diventa immediatamente percepibile in termini di prestazioni, maneggevolezza e affidabilità.

L'università come luogo di sintesi tra teoria e mare

Negli ultimi anni, sempre più atenei stanno affiancando alla didattica tradizionale attività progettuali e costruttive, spesso legate alla vela. Questi progetti consentono agli studenti di confrontarsi con vincoli reali: regolamenti di classe, limiti di peso, scelte sui materiali, sostenibilità ambientale, costi e processi produttivi.

Un esempio è rappresentato dai team universitari di vela, come il Revel Sailing Team del Campus della Spezia dell'Università di Genova, realtà supportata anche dalla Lega Navale Italiana – Sezione della Spezia. In questo contesto, la progettazione e la costruzione di imbarcazioni diventano uno strumento formativo: non il fine ultimo, ma il mezzo attraverso cui applicare conoscenze di ingegneria, design e gestione del progetto.



“Il Campus della Spezia, sede distaccata dell’Università di Genova – spiega il prof. Mario Ivan Zignego, Coordinatore del Corso di Studio in Design del Prodotto Navale presso l’Università di Genova - propone corsi triennali e magistrali di Design Navale e Nautico, Ingegneria Nautica, Meccanica ed Economia Gestionale. Un approccio didattico a 360° che lo distingue come Campus integrato; infatti, diversi sono gli insegnamenti condivisi tra i diversi ambiti, simulando in aula e nei laboratori il mondo reale. Un percorso educativo senza corrispettivi diretti né in Italia né all’estero.”

La partecipazione a competizioni tra università, come la 1001VELA Cup, dimostra come la vela possa trasformarsi in una vera palestra di progettazione, in cui le barche devono rispondere a requisiti stringenti e a una visione sempre più orientata alla sostenibilità, proprio come avviene nei cantieri professionali.

Materiali, sostenibilità e innovazione

Uno dei temi centrali della nautica contemporanea è la sostenibilità, oggi parte integrante della formazione in ingegneria e design nautico. Studiare questi ambiti significa confrontarsi con materiali innovativi, processi produttivi a minore impatto ambientale e strumenti di valutazione come il Life Cycle Assessment (LCA).

Nei progetti universitari, questo approccio si traduce in ricerca applicata: test sui laminati, confronto tra fibre tradizionali e naturali e sperimentazione di soluzioni alternative, verificate in laboratorio e in mare. L’obiettivo non è solo migliorare le prestazioni, ma comprendere a fondo il comportamento dei materiali e le conseguenze delle scelte progettuali.

In questo contesto si inserisce anche lo sviluppo di progetti più avanzati, come *Kraken*, una barca monoposto foilante pensata per la SuMoth Challenge. Un esempio di come la formazione universitaria possa spingersi verso sistemi complessi, dove



Kraken-Revel Sailing Team

progettazione, costruzione e conduzione diventano parte di un unico percorso di apprendimento.

La vela come scuola di metodo

Il legame tra vela, formazione tecnica e crescita professionale è ben sintetizzato dalle parole di Edoardo Bianchi, marinaio, olimpionico, ingegnere, esperto di compositi, imprenditore e commentatore televisivo, nonché fondatore di Sangiorgio Marine:

“Ho avuto la grande opportunità di essere tra gli atleti olimpici in due edizioni delle Olimpiadi, nel 2004 ad Atene e 2008 a Pechino: un'avventura unica vissuta sugli scafi del Tornado. La vela a quel livello non è solo sport: ti plasma come persona, e ti imprime una forma mentis che ti porta ad alzare continuamente l'asticella del possibile anche al di fuori della competizione. La determinazione e la capacità di focalizzare l'obiettivo (e di volerlo raggiungere!) che sono parte dell'atleta, sono diventate parte di me all'università (mi son laureato in ingegneria navale e nautica col massimo dei voti poco dopo Pechino), e poi nel lavoro, e oggi posso dire di aver avviato un'impresa che unisce studi, know-how, e soprattutto la mia passione per il mare e la vela. Gli ingegneri che lavorano con me in Sangiorgio Marine sono giovani appassionati, che sanno cosa vuol dire andare in barca e regatare, capiscono quello che costruiamo e hanno gli occhi sempre volti alla prossima boa, a quell'orizzonte che ti chiede sempre di migliorare, di raggiungerlo per scoprire cosa c'è dopo e quali altri traguardi ci siano da raggiungere e superare. Per questo quando mi chiedono chi io sia, istintivamente continuo a dire che per prima cosa sono un velista!”



Edoardo Bianchi Sangiorgio Marine

Formazione e mare: una rotta verso il futuro

Scegliere una professione legata alla nautica significa dotarsi di una chiave di lettura più profonda del mare e delle barche. Per i velisti, è l'occasione di comprendere fino in fondo ciò che accade a bordo. Per il settore, è un investimento su figure capaci di coniugare cultura marinara, competenza tecnica e visione futura.

In un contesto in cui la nautica è chiamata a rinnovarsi e a innovare senza perdere il legame con la tradizione, formare giovani progettisti e ingegneri che conoscano il mare dall'interno non è solo auspicabile: è necessario.

Giovani, mare ed educazione: quando lo Scout incontra il marinaio

Il Protocollo di Intesa tra Lega Navale Italiana e Scout d'Europa: educare i ragazzi alla responsabilità e alla bellezza di crescere insieme attraverso il mare.

di Simone "Volpe di mare" Travali

Capo Esperto Nautico Associazione Italiana guide e scout d'Europa Cattolici - FSE e Socio LNI
Con la collaborazione e le testimonianze di Andrea, Alfio, Ettore, Francesco, Marco, Tommaso, Toto

“**I** ragazzi son capaci di vedere l'avventura in una comune pozzanghera” diceva Robert Baden-Powell, il fondatore del Movimento Scout, nel suo “*Libro dei Capi*”. Quando questa pozzanghera diventa grande come il mare, chissà che tesoro di esperienze può nascondere!

Cercare questo tesoro e offrirlo ai giovani attraverso l'ambiente acquatico: è l'obiettivo condiviso che ha portato la Lega Navale Italiana e l'Associazione Italiana Guide e Scout d'Europa Cattolici (FSE) a stipulare nel 2019 un *Protocollo di Intesa*, che quest'anno è stato rinnovato per il terzo triennio.

La LNI, attraverso i propri soci e istruttori, racchiude in sé un patrimonio nautico, tecnico e culturale di elevatissimo livello, che in più di un secolo ha avvicinato migliaia di giovani alle attività e agli sport nautici. Possiede, inoltre, imbarcazioni e strutture distribuite su tutta la costa italiana e in diversi laghi. La FSE, fedele ai principi cardine del metodo Scout, esercita attraverso i propri Capi la sua forza educativa, che ha portato alla formazione fisica e morale di generazioni di ragazzi. Il gioco, la vita all'aria aperta, il senso del servizio sono gli strumenti del “Grande Gioco” che Baden-Powell iniziò nel 1907. Quando all'ambiente tipico del bosco e della montagna viene affiancato con regolarità anche quello acquatico, si parla di Scout Nautici, che nella FSE sono presenti in diverse regioni d'Italia.

Il risultato? Una collaborazione preziosa, che sta aprendo a molti giovani la possibilità di avvicinarsi alla vela e alle altre attività nautiche, e a molte Sezioni LNI di accogliere tanti ragazzi volenterosi e pieni di curiosità nelle proprie sedi, di coinvolgerli nelle attività sociali e nelle manifestazioni sportive e di educarli ai valori di rispetto e disciplina che il mare insegna con massima efficacia.

Ne sono esempio tante collaborazioni tra gruppi FSE e Sezioni locali, da Nord a Sud: la più duratura è certamente quella del Palermo 12, che con



Palermo 12 – la formazione dei Capi
con un istruttore LNI



Sant'Agata di Militello 1 – Attività estive con i ragazzi del Riparto Maschile

la Sezione cittadina collabora già dal 2015. <<Tra le emozioni più belle c'è stata "Una vela Senza Esclusi"! – racconta Marco, Capo Gruppo fino all'anno scorso – alla quale siamo arrivati primi. Ma l'entusiasmo di vincere la manifestazione non è nulla rispetto alla bellezza di partecipare, anche come collaboratori, a fianco di tanti atleti che ogni giorno vincono sulla loro disabilità. Indimenticabile anche la crociera Palermo–Cefalù: 15 Rover (16-21 anni) che, per qualche giorno, hanno vissuto il mare come casa, imparando la bellezza dell'essenzialità e della fraternità.> La collaborazione è raddoppiata da quest'anno perché è salito a bordo anche il Ficarazzi 1, che punta a rendere solida la collaborazione con la LNI dopo le prime esperienze con le Sezioni di Palermo e di Milazzo.



Genova 1 - Un giovane Scout aiuta il Capo a preparare il "Gran Gala"

Poco più a Est, anche a Sant'Agata di Militello, Messina e Patti gli Scout d'Europa stanno costruendo rapporti sempre più coesi con le Sezioni, che hanno messo a disposizione locali, istruttori e attrezzature, giovando al contempo di giovani ed entusiasti partecipanti alle campagne socio-solidali della Lega Navale Italiana come il progetto "Vela e Salute".

<<Ai ragazzi brillano gli occhi quando salgono in barca. Nella nostra città non può mancare uno scoutismo con un piede sui monti e uno nel mare, e anche grazie alla LNI questo progetto è diventato realtà>>.

Lo racconta Simone, il Capo Riparto del Genova 1. Iniziata nel 2017 con circa 15 ragazze e ragazzi Scout come collaboratori ai *Campionati Nazionali Hansa303*, la collaborazione con LNI Genova Sestri Ponente, ha permesso la fondazione di un Reparto di Scout Nautici, uno dei pochi in una regione così proiettata sul mare. L'entusiasmo e la competenza di istruttori LNI-FIV come Greta, che già dai primi anni cura l'istruzione velica degli Scout genovesi, ha contagiato non solo loro, ma anche i Capi: qualcuno si è appassionato sempre di più e ha scelto di intraprendere la formazione istruttori FIV.



Gli Scout del Roma 12 prendono il largo con il loro Tridente dalla spiaggia di Ostia

Anche a Roma si contano diversi Scout Nautici iscritti ai MDZA: sono i Rover e i Capi del Roma 12, che erano tra i testimoni presenti alla firma del *Protocollo di Intesa*, nel 2019, nella loro Sezione ospite, a Ostia. Le due realtà hanno costruito un solido rapporto di reciproca collaborazione, che dimostra quanto condividere ideali e strumenti a favore dei giovani sia un tesoro da non farsi sfuggire. E i valori non si fermano a quelli sportivi e ludici: gli Scout d'Europa di Ostia hanno partecipato anche a eventi dal forte carattere sociale come, nel 2024, il progetto *"Un Mare di Legalità"*.

La Sezione di Ostia è stata anche scelta, nel 2024, per ospitare il campo nazionale di formazione nautica della FSE, con l'obiettivo di avvicinare i Capi Scout, non solo nautici, alle tecniche marinaresche e far scoprire le potenzialità educative degli ambienti acquatici e della collaborazione con la Lega Navale, che ha nel mare la stessa vocazione che lo scoutismo sente per la vita all'aperto.

Ci sono state tante altre collaborazioni occasionali tra LNI e FSE in altre sezioni. Che fosse semplice "curiosità" o un mezzo per avvicinarsi a una realtà nuova, queste esperienze si aggiungono a quelle continuative quando guardiamo al futuro. Infatti, il *Protocollo d'Intesa*, in poche pagine, stabilisce i mezzi, le agevolazioni, gli impegni reciproci tra LNI e FSE; ma sintetizza, soprattutto, la volontà congiunta delle due associazioni: vogliamo rendere il mare sempre più accessibile ai giovani, insegnare loro il rispetto e l'amore per il mare, e allo stesso tempo rendere le attività nautiche uno strumento capace di educare con efficacia quelli che, presto, saranno donne e uomini di carattere nella società.



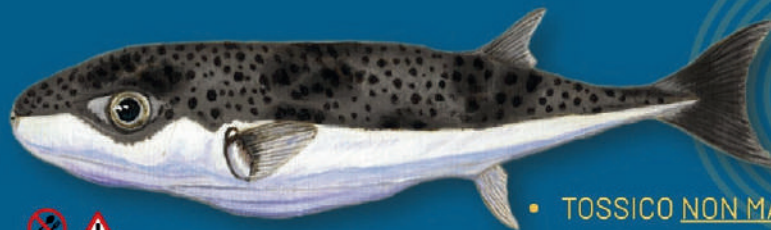
Campo nazionale di formazione nautica, a bordo di "Galahad", presso Portofino. Due Capi stimano il Punto Nave



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



- TOSSICO NON MANGIARE
- ATTENTI AL MORSO

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

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



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE *

Pesce leone - *Pterois miles*
Taglia max 40 cm

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



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

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

  **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



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

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

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

30 anni dalla tragedia del Parsifal

Un tragico evento da non dimenticare per migliorare la formazione degli equipaggi

di Umberto Verna

Istruttore, Presidente LNI Sezione Chiavari - Lavagna e direttore Centro Studi per la sicurezza in mare

Il 1° novembre si è ricordata a Rimini una delle pagine più drammatiche della vela italiana: la tragedia del Parsifal, che trent'anni fa, nel Golfo del Leone, costò la vita a sei giovani velisti.

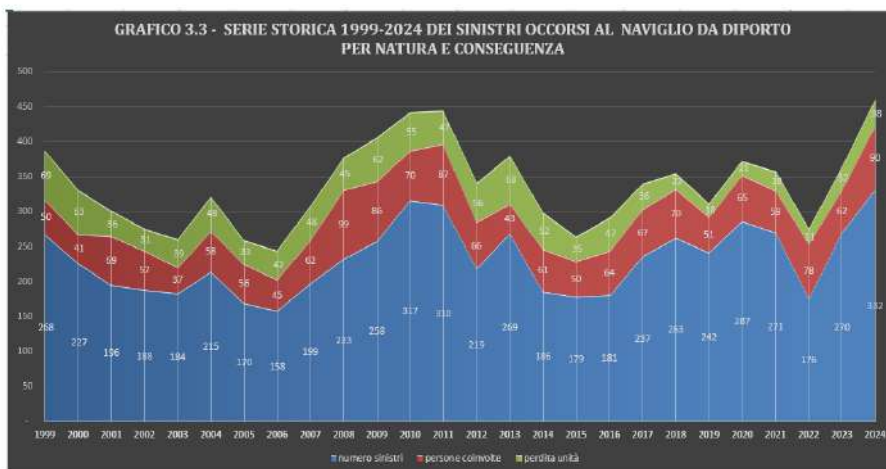
Il Parsifal era un cutter lungo sedici metri e largo 3,60, costruito in mogano, sipo e teak con una lavorazione lamellare formata a freddo e struttura in madieri e correnti. Dislocamento 12600 kg e ha una superficie velica di 152 metri quadri. Progettato dall'architetto Carlo Sciarrelli e varato il 4 aprile 1992 dopo due anni di costruzione dal cantiere di Stefano Carlini di Rimini, l'eccellenza della cantieristica riminese.

La sera del 2 novembre 1995 il Parsifal, a 30 miglia dall'isola di Minorca, affondò durante una violenta burrasca di Mistral. Dei nove membri dell'equipaggio, solo tre riuscirono miracolosamente a salvarsi dopo 18 ore in mare senza la zattera che venne portata via dal mare. Persero la vita Daniele Tosato, Ezio Belotti, Francesco Zanaboni, Giorgio Luzzi, Luciano Pedulli e Mattia De Carolis.

La barca era iscritta alla Transat des Alizés, quella regata che oggi si chiama ARC. Mercoledì 1 novembre 1995 viene dato il via da San Remo alla regata/trasferimento della flotta che si trova in Mediterraneo per riunirsi a quella partita da Brest e fare rotta verso Point-a-Pitre in Guadalupa. Da Sanremo partono ventinove barche in condizioni di poco vento e mare calmo. Ma già è stato annunciato un peggioramento delle condizioni per il giorno seguente. Sedici concorrenti decidono di ritirarsi puntando verso i porti della Costa Azzurra. Tredici equipaggi scelgono invece di proseguire: tra questi il Parsifal. In quella notte affondarono altre barche non della regata ed alcune riportarono seri danni tra cui lo Swan di Onorato. Da quella tragedia per volontà di Riccardo Tosato nacque nel 1998 il Centro Studi Sicurezza in Mare, di cui sono il Direttore Tecnico. Lo scopo è di raccogliere i casi reali, fare l'analisi post incidentale seguendo metodologie riconosciute a livello europeo per trarre le "lessons learned" utili a informare e formare i diportisti e coloro che lavorano nel diporto.

www.sicurezzainmare.org





Insegna di più un caso reale che mille teorie se viene raccolto e analizzato senza pregiudizi e non per giudicare chi era a bordo. Questo è lo scopo del Centro Studi e anche della direttiva europea 2009/18/EC. È più facile analizzare ed imparare da un caso reale in cui non c'è perdita di vite umane. Questi sono i casi che raccogliamo al Centro Studi attraverso il questionario che trovate nella pagina Casi Reali del nostro sito. Tutti voi potete colla-

borare segnalando i casi reali, anche le semplici avarie da cui molto si deduce. Dal caso del Parsifal_{si} è portato a casa poco di concreto ma molto, moltissimo di generale e utile. La prima cosa che abbiamo imparato dopo il Parsifal è che di fronte ad un incidente in mare nessuno si può permettere di giudicare se non era presente. Se si faranno dei processi ci saranno delle "verità processuali" dalle quali chi vuole imparare imparerà alcune cose, altri alimenteranno discussioni dolorose per i famigliari. La seconda cosa che abbiamo imparato è che ci si sofferma sempre sulla causa dell'incidente ma, se ci sono dei morti, ci interessa in primis capire perché sono morti. Statisticamente le persone a bordo sono sempre sopravvissute all'incidente ma sono poi morte nei momenti, ore o giorni successivi per carenze nelle procedure di emergenza o degli equipaggiamenti in dotazione e nel saperli usare: "nessun equipaggiamento ti salva la vita se non lo sai usare." Quindi si deve lavorare sulla informazione e formazione dell'equipaggio. La terza cosa è che la zattera è un equipaggiamento mobile, anche se pesante ed ingombrante, a bordo delle imbarcazioni da diporto (inferiori 24 metri) va scelta e gestita come tale. In funzione di vari parametri potrà andare bene sul ponte in altre situazioni no: non può essere una legge a dire dove va messa. Se il mare non avesse portato via la zattera, se l'EPIRB non fosse stato a rilascio automatico e l'avessero potuto tenere con loro, se... Insomma se capitasse oggi molte cose sarebbero diverse. Oggi c'è una maggiore consapevolezza su tanti fronti, c'è una migliore e maggiore possibilità di comunicare dove siamo, cosa sta succedendo e c'è una organizzazione di assistenza e soccorso (il servizio SAR) efficiente ed efficace, se lo si sa attivare e usare. Ecco la necessità di fare corsi GMDSS anche per i diportisti e di raccogliere i casi reali individuando, durante il loro studio, le carenze su cui lavorare e migliorare. Nonostante ciò le statistiche del Ministero, ogni anno viene pubblicato un documento sull'incidentalità nel diporto nautico, danno negli ultimi due anni un incremento dell'incidentalità. Si tratta di capire perché. Dai dati da noi raccolti ed analizzati al CSSM emergono varie indicazioni che non possiamo analizzare qui nel dettaglio ma che si possono riassumere in due grandi aree: i limiti della marchiatura CE, la limitata esperienza e cultura del diportista (le miglia fanno il marinaio).

In sintesi: la rapida trasformazione della Nautica in Turismo Nautico senza una adeguata e continua informazione e formazione del marinaio dilettante perché, senza offesa alcuna, tali sono la maggior parte degli utenti del Turismo Nautico. Vanno aiutati a crescere per poter vivere il mare. La LNI può fare questo. Solo questa consapevolezza e presa di coscienza può aiutare ad invertire la tendenza data dai dati raccolti.

Il Centro Studi Sicurezza in Mare è il più importante lascito dell'incidente del Parsifal www.sicurezzaismare.org.

Il CSSM è un EPS voluto e sostenuto dai parenti delle vittime che siedono per statuto nel "Collegio dei parenti" con potere di sorveglianza sulle finalità del Centro Studi. Le finalità del CSSM sono riconducibili a due grandi ambiti della nautica da diporto:

1) la dimensione tecnico-scientifica della sicurezza. La raccolta e lo studio degli incidenti, ma anche delle semplici avarie, con gli strumenti propri dell'analisi post-incidentale partendo da due serbatoi di informazioni:

a) i dati forniti dalle Capitanerie di Porto e dal Ministero;

b) i dati raccolti dal basso, dalle dirette esperienze dei naviganti per diporto relative ad incidenti anche poco gravi e da qualche anno agli "incidenti mancati", come nell'aviazione, ma che possono essere utile oggetto di analisi e di riflessione.

Ogni caso di studio, così come i bilanci d'insieme, sono affrontati per imparare e non per giudicare.

2) la dimensione culturale: Quell'insieme di conoscenze e di saperi, e prima ancora di consapevolezza, che costituiscono un prerequisito necessario perché il marinaio dilettante – vulgo, diportista – possa mettere in atto comportamenti e strategie volti alla sicurezza. E ciò prima di dover fare ricorso agli apparati specificamente predisposti per la sicurezza stessa, a proposito dei quali occorre essere altresì ben informati e formati.

Oggi come oggi il CSSM opera ponendosi, attraverso il suo presidente Luca Alessandrini, queste domande: non rischia oggettivamente di sottovalutare la sicurezza una crescita della nautica intesa come rapido incremento del consumo di un prodotto turistico, la vacanza in barca, ponendo in secondo piano una cultura nautica millenaria? Non è innanzitutto nella cultura nautica che risiede la prima e fondamentale attenzione per la sicurezza in mare? In questo senso, diviene cruciale lo studio dello sviluppo della nautica, dei suoi mutamenti nel corso degli ultimi decenni, sia dal punto di vista normativo sia da quello della fruizione. Il CSSM opera attraverso l'analisi dei casi reali per ricercare risposte.



Meteorologia: dalle osservazioni alle previsioni

Un cammino complesso e poco conosciuto

di Silvia Ferri

Istruttrice esperta meteorologa

C'è stato un tempo in cui al mattino presto, intorno alle 06:30, si accendeva la radio sul 2° Programma RAI per ascoltare il Bollettino del mare e iniziare la giornata con le ultime notizie meteo.

Erano gli anni tra i '70 e gli '80 del secolo scorso e l'abitudine collettiva era lamentarsi del fatto che le previsioni arrivassero con mezza giornata di ritardo sugli eventi reali. Bisogna pur dire che la lamentela era spesso fondata.

Il fatto è che non si pensava quasi mai al lungo cammino che i dati devono percorrere prima di arrivare ai nostri occhi o alle nostre orecchie; un cammino che è lungo ancora oggi, anche se gli strumenti per l'elaborazione e la distribuzione sono ora infinitamente più veloci e precisi e i tempi si sono di molto abbreviati.

Questo non toglie che ogni previsione che ci arriva non è mai un dato istantaneo, ma il momento finale di un tragitto piuttosto laborioso: nel frattempo alcune delle condizioni iniziali potrebbero già essere cambiate, oltre al fatto che la precisione e l'esattezza della loro misura non è sempre assoluta.

Questo lungo tragitto comprende diverse fasi:

- 1) Raccolta delle Osservazioni: i dati essenziali che servono sono Temperatura, Pressione, Umidità, Copertura del cielo e tipologia delle nubi, Vento;
- 2) Conferimento dei dati ai Centri di calcolo, dove entrano in azione i diversi modelli e le diverse metodologie e tecniche di elaborazione;
- 3) Verifica delle Previsioni ottenute: i risultati forniti da ogni modello numerico vengono confrontati con i valori di alcuni indici calcolati in un periodo sufficientemente lungo dal punto di vista statistico;
- 4) Traduzione dei risultati numerici in un linguaggio fruibile dal pubblico;
- 5) Distribuzione delle Previsioni ... finalmente!

Il primo passo è dunque la *Raccolta delle Osservazioni* cioè delle condizioni in atto in quel momento.

Viene fatta in atmosfera da satelliti, radar e palloni-sonda e al suolo dalle stazioni meteorologiche. I criteri sono standard, stabiliti dalla WMO (Organizzazione Meteorologica Mondiale, attualmente composta da 193 Nazioni).

Si tratta di una fase fondamentale e delicata, che implica rigorosi controlli di qualità sui dati acquisiti, in modo da garantirne l'omogeneità.

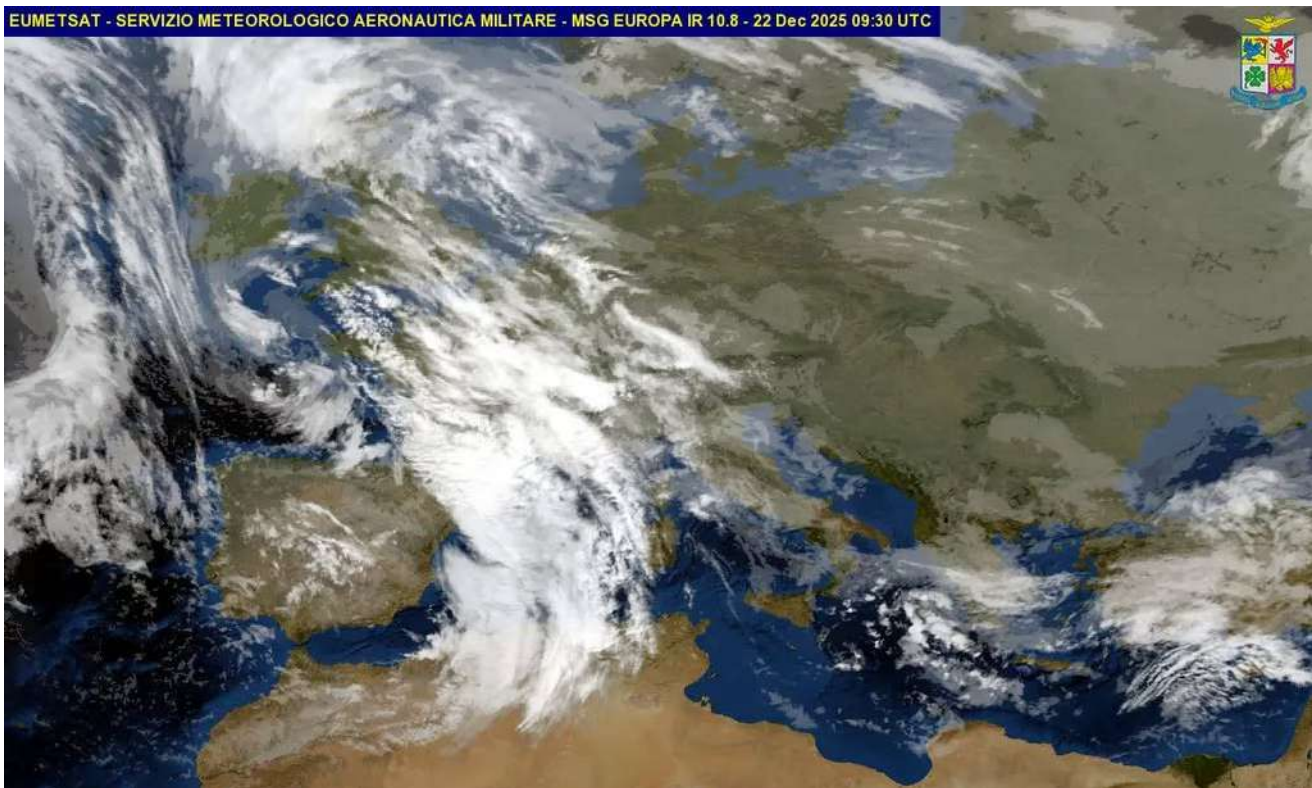
ORE SINOTTICHE: GLI ORARI DELLA RACCOLTA DATI IN TUTTO IL MONDO

Il lavoro di raccolta è coordinato e in tutto il mondo le rilevazioni vengono effettuate simultaneamente, alle cosiddette *ore sinottiche*, sempre riferite all'ora di Greenwich.

ore sinottiche principali: 00:00 06:00 12:00 18:00 UTC
ore sinottiche secondarie: 03:00 09:00 15:00 21:00 UTC

Per le previsioni su larga scala uno dei punti deboli della raccolta dati al suolo è costituito dalla distribuzione non uniforme delle stazioni meteo sul Pianeta e dall'ampiezza delle aree oceaniche e desertiche (lì si sopperisce almeno in parte con la collaborazione di aerei e navi in navigazione).

L'obiettivo da raggiungere è una visione globale, assolutamente necessaria poiché i fenomeni meteorologici sono frutto dell'interazione tra le diverse variabili a livello planetario; le previsioni a scala via via più piccola partono comunque dalla visione sinottica di contesti allargati.



*Immagine infrarosso Eumetsat 22 dicembre 2025 ore 12:30 UTC
dal sito dell'Aeronautica Militare meteoam.it*

I dati convergono quindi verso i principali Centri di elaborazione; in Europa il polo di riferimento è lo European Centre for Medium-range Weather Forecast (ECMWF), con il centro di calcolo al Tecnopolo di Bologna, la sede principale a Reading in Gran Bretagna e un'altra sede a Bonn in Germania. Fornisce previsioni fino a 15 gg. e stagionali.

Negli Stati Uniti il polo di riferimento è la NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) un'agenzia scientifica all'interno del Department of Commerce che fornisce previsioni meteo, monitoraggio delle condizioni oceaniche e atmosferiche e tracciamento di mappe marine.

Il primo passo che si compie nei centri di calcolo è la *Determinazione dello stato iniziale dell'atmosfera* e qui le strade sono due:

a) Sistemi di previsione deterministici

L'ipotesi di partenza è che, conoscendo lo stato iniziale, sia possibile determinare quello futuro grazie all'utilizzo delle equazioni differenziali della fluidodinamica; i tempi e la complessità di calcolo sono gestibili anche dai Centri meteo regionali e da quelli più comunemente utilizzati dal pubblico;

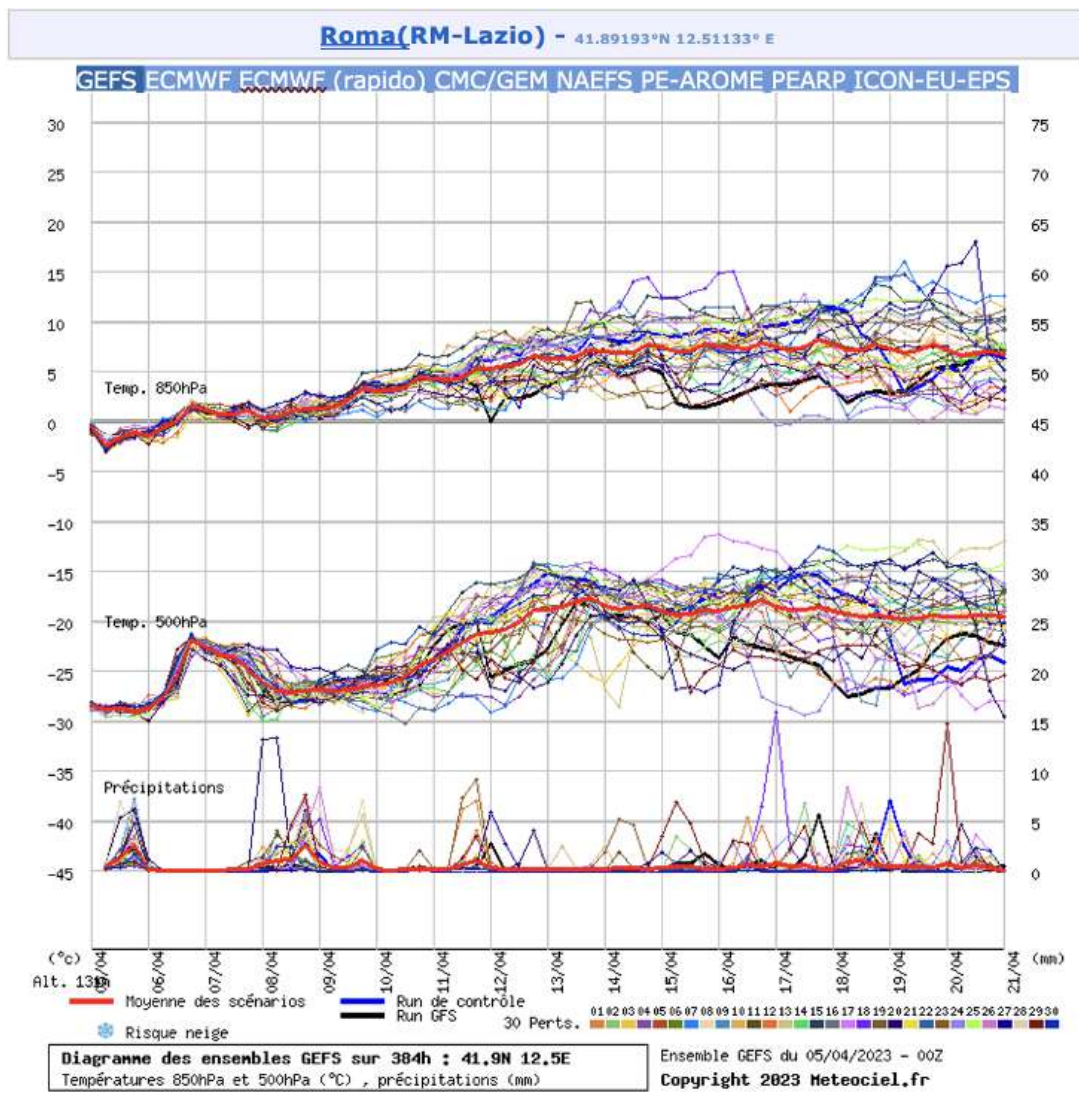
b) Sistemi di previsione probabilistici

Era chiaro da tempo che, essendo l'atmosfera un sistema caotico, al suo interno a volte ... 2 + 2 non fa 4! Forse perché il "2" rilevato non era proprio "2" esatto, o perché nel frattempo sono intervenuti dei fattori imprevisi.

L'accelerazione nello sviluppo delle capacità computazionali ha permesso - dall'inizio degli anni '90 - anche lo sviluppo delle *tecniche di Ensemble*.

Questa metodologia consiste nell'effettuare più corse modificando di poco e opportunamente le condizioni iniziali inserite nei modelli stessi. In questo modo si tiene conto dei possibili errori nelle *Osservazioni*: si genera un insieme di *n* stati iniziali leggermente diversi tra loro e dall'analisi statistica sugli *n* stati finali (i grafici con gli *spaghetti*) si ottengono l'evoluzione meteorologica più *probabile* e la sua *affidabilità*. Come dire che si elaborano non una, ma *n* previsioni (l'*ensemble*), rappresentate da un fascio di *spaghetti* più o meno compatto.

immagine da centrometeo.com

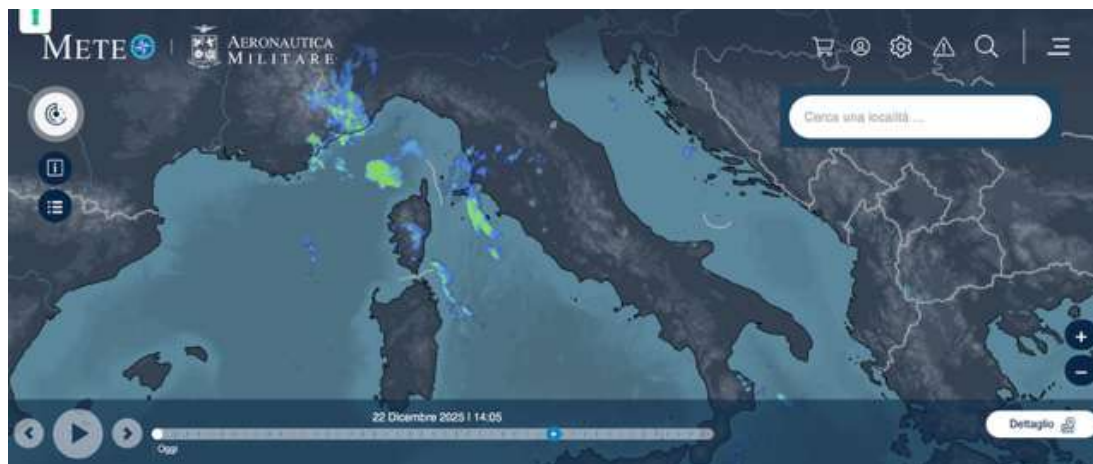
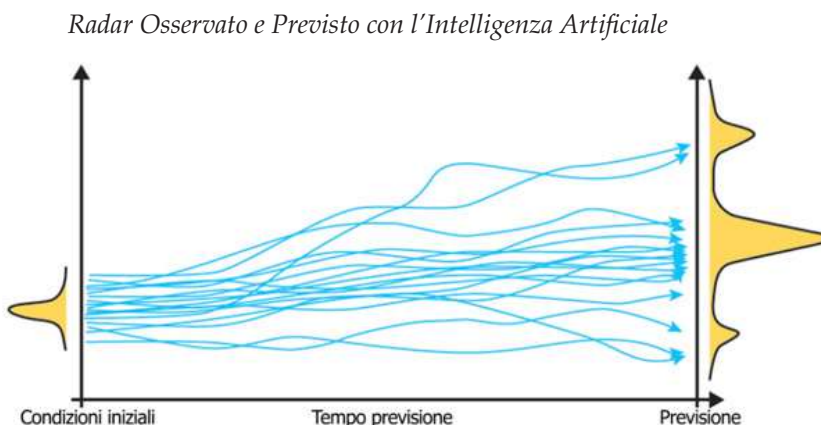


I modelli utilizzati da questi sistemi sono tuttora gestibili solo nei Centri meteo internazionali a causa della complessità e onerosità delle procedure statistico-matematiche. I Centri nazionali e locali acquisiscono o acquistano le matrici per elaborare le proprie previsioni a scala più ridotta e per intervalli temporali più brevi.

Ogni linea (*spaghetto*) rappresenta una diversa previsione del modello utilizzato e quindi un diverso possibile scenario: dove le soluzioni tendono ad “addensarsi” la prognosi sarà più probabile. Significa che il modello ha una buona attendibilità (le piccole variazioni introdotte nel dato iniziale non provocano risultati significativamente differenti).

Quando invece gli *spaghetti* risultano dispersi e lontani tra loro significa che basta una piccola variazione/errore iniziale per ottenere prognosi molto diverse e quindi non attendibili.

Si fa largo sempre più anche l'utilizzo di intelligenza artificiale e qui vediamo un esempio di immagine radar che permette anche la proiezione temporale in avanti di circa 1 ora:



In questa pagina sono visualizzate le informazioni provenienti dal Composito Radar della Rete Nazionale e del Radar predittivo, sviluppato con algoritmi di IA sottoposti a processi di apprendimento sulla base dei dati pregressi delle osservazioni radar.

Immagine da lamma.toscana.it

Scorrendo indietro sulla timeline si visualizzano le osservazioni radar acquisite dalla rete nazionale, scorrendo avanti si visualizzano le immagini generate con l'AI, che proiettano il segnale radar avanti nel tempo e nello spazio. I dati del radar predittivo, esclusiva assoluta del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, sono utilizzati anche per le previsioni a brevissimo termine, e intervengono a confermare o correggere le icone della prima ora di scadenza delle nostre previsioni di punto. (sito dell'Aeronautica Militare meteoam.it, osservazione 22 dicembre 2025 alle 14:05) Ma il cammino dei dati non finisce qui: le simulazioni prodotte dai modelli: **NON SONO ANCORA PREVISIONI!**

Questo è il momento dell'intervento del *Previsore umano* e della sua esperienza, per valutare e definire lo scenario più probabile attraverso l'impiego delle opportune variabili locali; la loro conoscenza e il loro utilizzo sono tanto più necessari quanto più ristretta è l'area da prendere in considerazione.

I diversi siti web consultabili dal pubblico si servono di modelli matematici elaborati ad hoc per includere le proprie variabili. Le tecniche e i modelli inoltre sono differenti a seconda che si vogliono ottenere previsioni a brevissimo, a breve, a medio o a lungo termine.

È interessante notare come – sempre più spesso – nei siti web accanto alle previsioni compaia anche il nome del meteorologo che le ha elaborate!

L'ultima tappa di questo cammino e l'ultima fatica del previsore consistono nel “tradurre” gli scenari ottenuti in un formato fruibile dal pubblico (il Bollettino) secondo le diverse esigenze: non solo navigazione, ma anche agricoltura, protezione civile, turismo, produzioni industriali ecc

Non è un compito da poco, perché significa rappresentare con linguaggi e simboli ben comprensibili fenomeni che per loro natura sono complessi e dinamici nel tempo e nello spazio.

In conclusione, molti passi sono stati fatti negli ultimi decenni nella direzione di una sempre maggiore attendibilità e precisione delle previsioni meteo e se il pensiero torna al *Bollettino del Mare* che ascoltavamo alla radio la mattina presto sembra di guardare ad un lavoro artigianale. Ma le previsioni che consultiamo ora sono forse immediate?

La risposta è no: come abbiamo visto il cammino è tuttora lungo e complesso e i dati sono mediamente aggiornati 2 o 4 volte al giorno, secondo le fonti / i siti che vengono consultati. Significa che le *previsioni* che consultiamo in un momento “x” sono ottenute dalle *osservazioni* raccolte mediamente dalle 6 alle 12 ore prima.

Sarà cambiato qualcosa nel frattempo?

Per rispondere possiamo ricordare queste parole del Gen. Andrea Baroni:

“Le previsioni si chiamano così perché esprimono una probabilità che si verifichi un evento, altrimenti le chiameremmo certezze”.

Radiosonde

La rilevazione dei parametri meteo in quota tramite radiosonde permette di ottenere il profilo termodinamico dalla superficie terrestre fino alla Stratosfera. Dotate di appositi sensori per la misura di Temperatura, Umidità, Pressione, vento e di dispositivi di ricetrasmisione UHF e GPS, le sonde possono essere predisposte anche per misurare le concentrazioni di gas serra, inquinanti, ozono.

L'apparato pesa circa 100 grammi e viene trasportato da un pallone-sonda gonfiato con una quantità di gas elio predeterminata, tale da consentirgli una velocità ascensionale media di 5 m/s, per arrivare in circa 2 ore a 30-35.000 metri di quota, prima di scoppiare. Con lo scoppio la sonda inizia la discesa - frenata da un paracadute - e continua a trasmettere la propria posizione per qualche ora anche dopo l'atterraggio. I lanci vengono effettuati quotidianamente da circa 2.000 siti sparsi sul Pianeta, alle 00:00 e alle 12:00 UTC.

I dati vengono inviati alle stazioni riceventi al suolo e scambiati tra tutti i paesi membri dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale (OMM-WMO), nell'ambito del programma *Global Observing System* – GOS.

Sul territorio italiano sono sei le Stazioni per l'osservazione in quota: *Pratica di Mare, Lecce Galatina, Trapani Birgi, Decimomannu, Cameri e Udine Rivolto*.

Da qualche anno è in attività *Autosonda*, un sistema per il radiosondaggio automatico che ha – tra l'altro - sostituito il lancio manuale dei palloni-sonda con quello automatizzato (il personale tecnico necessario in ogni Stazione è passato dai 30 addetti degli anni '80 ai 2 attuali).

I suoni e le voci del mare alla radio

**Dal 2019 va in onda su Rai Radio 1 il programma “Radio di bordo”:
microfono agli “skipper-conduttori” Germana Brizzolari e Raffaele Roselli**

di Germana Brizzolari e Raffaele Roselli

Giornalisti di Rai Radio 1

Raffaele Roselli: «L’idea originale e il titolo del programma, “Radio di Bordo”? Merito di Luca Mazzà. Direttore tra i più autorevoli in Rai e diportista di lungo corso, a vela e motore, prende il timone del Giornale Radio e di Radio 1 nel 2018. E recupera un’idea che da tempo teneva nel cassetto: aprire i nostri microfoni a chi va per mare, per lavoro, per passione, per sport. Per mettere a fuoco il format, i consigli di voci amiche, come lo scrittore Simone Perotti, il suo suggerimento nel recuperare la cultura marinaresca fin dal linguaggio: nasce così la rubrica “Le parole del mare”. Con un altro Luca, Bernardini, alla regia, la scelta di sigle e stacchi musicali. Obiettivo: attirare il vasto pubblico, non solo gli appassionati, attraverso storie significative, declinando il mare in tutte le sue correnti narrative: culturali, economiche, ludiche, ambientali. Il varo – fin dall’inizio il sabato mattina - è a gennaio 2019. Si descrivono i danni della mareggiata sulle coste liguri, il salvataggio delle tartarughe marine intrappolate nelle reti da pesca, il racconto di una traversata a vela di Mauro Pagani in Mediterraneo con il comandante Fabrizio De André ai tempi di “Creuza de mä”, Uliassi è il primo chef a suggerire ricette a base di pesce. Le prime reazioni sono positive. Come se, fino ad allora, un programma così, dedicato al mare, fosse mancato. Tra i colleghi, entusiasta, Germana Brizzolari, con esperienza da velista, un sorriso aperto e coinvolgente».

Germana Brizzolari: «Quando è nata “Radio di Bordo” lavoravo al Gr2, e ho letteralmente fatto i salti di gioia all’idea di poter partecipare ad una trasmissione radiofonica dedicata al mare! Amante del blu da sempre, velista e subacquea, innamorata della fauna che popola gli oceani, mi sono buttata “anima e core” in questa incredibile avventura grazie alla generosità di Raffaele, che mi ha fatto salire a bordo con lui. La prima puntata che ho condotto era a cavallo tra sport e inclusione: la 100 vele di Ostia, una veleggiata non agonistica davanti al litorale romano. Per raccontarla al meglio, ho partecipato alla regata, raccogliendo le voci dei protagonisti, sia a terra che a bordo, dando spazio agli organizzatori, ai vincitori,



Germana Brizzolari e Raffaele Roselli in studio



*Il programma radiofonico sul mare
"Radio di bordo"*

alle tante iniziative "speciali" collegate. Un'esperienza unica, come le tante altre che ho vissuto durante le trasferte per seguire eventi di rilievo, dal Tour Mediterraneo del Vespucci a "Disabili d'amare" organizzato dalla Fipsas per le persone con disabilità a Castellammare del Golfo, in Sicilia, con un istruttore magnifico, che purtroppo ci ha lasciato qualche tempo fa, il campione del mondo di apnea Stefano Makula. E ancora i "Giochi del Mare" a Vasto e a Ischia, le tante Barcolane di Trieste, fino all'esperienza unica nel nord Norvegia con il WWF, per ammirare orche, capodogli e balene a -24°, con tanto di aurora boreale».

Raffaele Roselli: «Con Germana l'entusiasmo è contagioso, l'intesa totale. Lei più esperta nelle discipline sportive, attenta alle istituzioni, ambientalista. Io rapito dalle infinite suggestioni letterarie e storiche che il mare agita da sempre, appassionato di musiche a tema. Dopo le prime collaborazioni, si stabilisce un'alternanza alla

conduzione, una settimana per uno. Andrea Pistorio ci supporta in redazione. Il programma viene proposto anche in esterna, in grandi eventi come il Salone Nautico di Genova e la Barcolana. Ed è uno dei pochissimi di Rai Radio1 che non si ferma mai: nel palinsesto estivo, anzi, raddoppia e passa a un'ora (nella prima stagione venne anche trasformato in contenitore quotidiano). Sempre in diretta, per offrire quanto possibile informazioni in tempo reale, senza trascurare però la cura dei particolari, delle rubriche, pur nella scansione veloce dei temi. Il nostro slogan? "Con i piedi a mollo". Alla regia arriva un professionista affidabile come Nino Giuliano. Ci affianca in redazione un'autrice ricca di idee, passione, proposte, sempre attenta, generosa come Stefania Livoli. È lei a suggerire molti spunti, a raccogliere notizie, a immaginare link tra gli argomenti in scaletta».

Germana Brizzolari: «Una puntata di RdB, come chiamiamo noi affettuosamente il programma, nasce dalla curiosità e dalla lettura. Le notizie che riguardano il mare sono tantissime, in ogni momento dell'anno: le imprese – sportive e non - i progetti di sostegno dedicati a chi ha avuto problemi di salute, gli approfondimenti scientifici e le ricerche nazionali e internazionali, i risultati e le idee contro l'inquinamento... Paradossalmente, il problema è proprio quello di scegliere in questo – appunto – mare magnum, selezionando i temi di maggior interesse e rilievo, con l'obiettivo principe di informare, ma sempre con leggerezza. Ogni puntata infatti dura meno di 25 minuti, nei quali inserire le nostre rubriche – "le parole del mare", i "messaggi in bottiglia", la "citazione", un po' di musica, e le interviste. Mediamente quindi selezioniamo 4/5 temi e li approfondiamo con ospiti adatti. Ma la radio è anche "effetti": suoni, brevi contributi audio; ecco che quindi alle classiche interviste si possono aggiungere stralci di film, rumori e suoni evocativi in presa diretta, vocali di un navigatore solitario in mezzo all'Atlantico. Un modo per creare un racconto, evocare un'immagine, "essere" nel Grande Blu».

Raffaele Roselli: «In questa avventura, che nello spirito del servizio pubblico vuole dare voce a tutti, alle storie più originali, alle imprese più ambiziose, alle attività più attente alla solidarietà, abbiamo conosciuto persone straordinarie e raccolto amicizie preziose. Tra queste la Lega Navale Italiana, che ci ha offerto tantissime occasioni per sostenere iniziative nazionali di grande rilevanza, come Mare di Legalità e conoscere i suoi soci, impegnati a promuovere la cultura del mare.

Abbiamo visto crescere il movimento sportivo e in particolare velistico raccontando in presa diretta traversate oceaniche e appassionanti match race. Abbiamo seguito missioni scientifiche e ammirato l'impegno di tanti ricercatori in difesa dell'ecosistema marino. Abbiamo sottolineato l'importanza di settori trainanti della nostra economia, come la cantieristica fiore all'occhiello del Made in Italy, senza rinunciare alla denuncia delle difficili condizioni in cui lavorano tanti pescatori e marinai. Le donne e gli uomini che il mare lo conoscono e lo amano sono fonti di esperienza inesauribili, il loro cuore "è molto simile al mare, ha le sue tempeste, le sue maree e nelle sue profondità ha anche le sue perle". L'idea di chiudere il programma con una citazione più o meno celebre rilancia l'aspetto poetico del nostro mondo. Ed ora ci immergiamo in un 2026 ricco di grandi eventi».

Germana Brizzolari: «La radio è un mezzo potente e amico, discreto – ti consente di fare altro mentre la ascolti - e lascia spazio all'immaginazione. Il mare, alla radio - e nello specifico su Radio di Bordo – si racconta attraverso gli esperti, i protagonisti, le persone che lo vivono e lo amano, che ci lavorano. Sono loro che riescono a farci immaginare una spiaggia accessibile anche a chi è in carrozzina, una rotta di bolina estrema completamente sbandati, oppure il disastro dell'inquinamento da plastica, che crea isole galleggianti di chilometri quadrati in mezzo al Pacifico, o ancora, tartarughe, leoni marini e delfini che si avvicinano alle coste. Personalmente, conservo ottimi ricordi di tanti ospiti intervenuti in trasmissione, però i momenti incisi nel cuore sono due: quando ero fra i fiordi davanti Skjervoy, su un gommone coperto di ghiaccio al 70° parallelo nord, ad ammirare - a pochi metri di distanza - la danza dei grandi cetacei, e a Riva del Garda, in occasione dei mondiali giovanili di vela, in mezzo a centinaia di ragazzi e ragazze da tutto il mondo, bravi, entusiasti e appassionati. La meglio gioventù».



Tramonto sulla Barcolana

Una Bolina reinventata

Dalla carta stampata a un ecosistema digitale. Storia, ragioni e opportunità di una transizione necessaria

di Alberto Casti

Giornalista e direttore di "Bolina"

Il 2022 ha segnato per Bolina il passaggio dalla dimensione cartacea a quella digitale. Per molti dei nostri affezionati lettori è stato (ed è tutt'ora) un trauma. Molti ci telefonavano lamentandosi per la scelta, alcuni ancora oggi ci chiedono perché non ci trovano nelle poche edicole rimaste, mentre altri, evidentemente renitenti ad accettare il corso che ha preso l'editoria nel mondo, ci incitano a ricominciare col cartaceo. Hai voglia a spiegargli che una rivista di carta, per di più di settore, oggi non può sopravvivere se punta principalmente sulle vendite, quindi sul riscontro oggettivo dei lettori. O fai marketing su larga scala, ovvero pubblici quello che vogliono le agenzie di pubblicità, o non hai futuro. Qualcuno ci ha anche scritto che potremmo chiedere le sovvenzioni statali. Non è vero. Quello è un privilegio destinato a cooperative di giornalisti, fondazioni o enti senza scopo di lucro, testate di minoranze linguistiche, giornali per ipovedenti e pubblicazioni diffuse all'estero. A noi fu negato anche il riconoscimento di testata culturale: "Signò, parliamoci chiaro, voi scrivete di vacanze in barca a vela, ma quale cultura...".

Addirittura gli annunci gratuiti che pubblicavamo a fine rivista ci furono conteggiati dalle Poste come pubblicità, condizione che per un certo periodo rischiò di precluderci l'accesso a tariffe agevolate per le spedizioni in abbonamento.

Poi, già prima del Covid 19, abbiamo assistito al progressivo aumento del costo delle materie prime, nel nostro caso la carta, che sommato a quello dell'energia e del lavoro ha reso il nostro sforzo insostenibile: in quella situazione contingente il nostro storico giornalino di 15x21 centimetri non aveva più modo di sussistere. Ci trovammo così a dover scegliere tra cambiare radicalmente filosofia o individuare un approccio alternativo per arrivare comunque ai nostri lettori. Tolta Bolina cartacea restava il nostro portale Bolina.it che da sempre ci consentiva di mantenere un piede nell'attualità.

Durante il normale lavoro redazionale parte della mattina veniva impiegata proprio alla ricerca di notizie da diffondere sul web. Un lavoro di scandaglio che consentiva anche ai nostri giornalisti di restare costantemente aggiornati. Molte volte però la fumata era nera: non c'era nulla che valesse la pena d'essere pubblicato. È chiaro, in un settore di nicchia come il nostro non c'era sempre qualcosa di fresco da condividere. Era una limitazione che accettavo, ma di cui oggi, visti gli sviluppi che sono poi seguiti, proprio non mi capacito. Eravamo così concentrati nel confezionare il nostro prodotto che parte di quello che succedeva nel mondo del diporto nautico passava in sordina.

Da una costola di Bolina.it nacque poi Bolina 2, archivio online aggiornato quotidianamente con articoli di approfondimento. Fu lanciato in via sperimentale nel 2012, ma acquisì fondamentale importanza nel 2020 quando in piena pandemia anche la distribuzione delle riviste subì gravi rallentamenti. Decidemmo in quel

frangente di trasferire online quei contenuti ancora inediti che giacevano sui bancali del distributore in attesa d'essere consegnati alle edicole. Così avremmo dato modo ai nostri lettori di continuare a leggerci anche durante il lock-down. Poi, quella che era nata come una zattera di salvataggio, divenne il rimorchiatore che ci avrebbe traghettato attraverso la crisi economica in cui è sprofondata il nostro paese e che ancora non ci siamo lasciati alle spalle.

Bolina 2 è diventato di fatto il nuovo Bolina, il grande contenitore, l'archivio degli articoli di approfondimento in parte nuovi, in parte tratti dai 413 numeri pubblicati dal 1985.

Ogni settimana si aggiungono 7 testi. Ora siamo arrivati a circa 2.000. Se ne leggeste uno al giorno ne avreste per oltre 5 anni.

Su questa piattaforma, fruibile solo agli abbonati, è possibile ordinare i contenuti in base a una parola chiave, all'autore o al tema e, trattandosi di un'interfaccia semplice e senza troppi fronzoli, è al tempo stesso agile e passibile di ulteriori sviluppi.

Le notizie di attualità sono invece pubblicate ancora in libera lettura su Bolina.it.

Ma non ci bastava l'idea che il pubblico dovesse venirci a cercare sul web, eravamo noi a dover andare da loro. Ad agosto del 2024 abbiamo così dato vita a Giornale di Bordo, newsletter settimanale dedicata al mondo della vela, della cultura nautica e dell'ambiente marino. Un notiziario che con un peso intorno a 100 KB viaggia facilmente dalla nostra redazione alle caselle di posta elettronica a cui è indirizzata. Funziona e piace, a giudicare dagli oltre 12.000 iscritti che la leggono.

Giornale di Bordo è nato sull'esperienza maturata con l'elaborazione di altre newsletter tematiche ("A domanda, risposta" e "Barche e cantieri") che tutt'ora inviamo ai nostri iscritti, ma sin dal principio ha reclamato una sua indipendenza sia nel modello di comunicazione che nei contenuti.

Per ricevere il nostro bollettino basta iscriversi. Per il momento non è necessario alcun abbonamento, ma è gradito il supporto di chi volesse sostenerci con una sottoscrizione.

A questo punto della storia abbiamo Bolina.it che è la tradizionale testata online e che propone contenuti in libera lettura, Bolina 2 che raccoglie gli articoli di approfondimento, e Giornale di bordo, il nostro notiziario settimanale.

Ma non è finita qui: da dicembre 2024 è nato anche il Podcast Botta & Risposta, da me condotto e diretto. Una volta a settimana intervisto una personalità di spicco o un professionista con cui trattare in viva voce di tematiche che riguardano l'andar per mare.

Troppo dispersivo? Può darsi, ma basta seguire la giusta rotta. Per accedere a tutti i nostri servizi è sufficiente collegarsi alla homepage di Bolina, lì troverete l'accesso a Bolina 2, la possibilità di iscrivervi alle nostre newsletter e il link diretto a Botta & Risposta.

Prima di lasciarci, permettetemi di fare un paio di conti. Un numero di Bolina portava nelle case dei nostri lettori mediamente 20 notizie di attualità, 12 articoli e 4 schede di barche al mese.

Oggi tra Giornale di Bordo e Bolina.it in 30 giorni pubblichiamo circa 80 notizie di attualità e tra Bolina 2 e i Podcast diamo spazio a 20 temi di approfondimento e 4 schede di barche. Sono diminuite le lettere, è vero, ma per i quesiti ormai si sa, ci sono Youtube e l'AI.

Buon vento!

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 €

Sandokan, un pirata del nostro tempo su un praho da sogno

Dai romanzi di Salgari al piccolo schermo

di Sergio Gamberale

Giornalista e critico cinematografico e televisivo



Il personaggio del pirata sembrava consegnato per sempre all'immaginario adolescenziale della Disney o alle bizzarrie alcolizzate di Jack Sparrow. E invece Sandokan è tornato, con Can Yaman nei panni della Tigre della Malesia, e ci ricorda che l'eroe romantico in lotta contro l'imperialismo non è mai stato così attuale. Niente a che vedere con la nostalgia. È qualcosa di più inquietante: la sensazione che le dinamiche di potere descritte da Emilio Salgari tra fine Ottocento e inizio Novecento nella Torino operaia delle prime rivolte sociali, parlino sorprendentemente al nostro oggi.

Forse è l'eco delle nuove forme di colonialismo economico. Forse sono le guerre per le risorse che riecheggiano nelle cronache internazionali. Fatto sta che il personaggio partorito dalla penna di Salgari ha ritrovato una credibilità inaspettata. Gli eccezionali dati di ascolto (tutte le puntate hanno dominato il prime time) lo dimostrano: il pubblico del 2025 ha premiato questo Sandokan visto non come pirata folkloristico, ma come ribelle che difende il proprio popolo dall'oppressione.

La differenza rispetto al Sandokan televisivo del 1976 con Kabir Bedi è sostanziale, e non solo per l'inevitabile salto tecnologico. Nella serie di Sergio Sollima, la ribellione aveva il respiro romantico dell'avventura esotica: Sandokan



combatteva per vendetta personale, per onore, per amore. Era un eroe byroniano trapiantato nei mari del Sud. La versione 2025 ribalta le coordinate: qui la lotta diventa politica, sociale, collettiva. Sandokan non è solo il principe spodestato che vuole riprendersi il trono. È il leader di una resistenza che libera schiavi dalle miniere, protegge le tribù della giungla dagli interessi economici britannici, organizza una guerriglia contro lo sfruttamento sistematico delle popolazioni locali.

Can Yaman interpreta un personaggio che porta sulle spalle il peso del proprio popolo, non solo quello della propria storia. La sua rabbia è strutturale, non episodica. E quando guarda verso l'orizzonte dall'albero del suo praho, non sogna solo la vendetta contro James Brooke: immagina un'alternativa all'ordine imperialista. È un Sandokan che parla la lingua dei movimenti di liberazione, della resistenza anticoloniale, della lotta per l'autodeterminazione. Salgari lo aveva intuito scrivendo nella Torino delle barricate operaie: a ben vedere la sua Mompracem era già una comune anarchica prima ancora che un covo di pirati.

Anche Marianna, interpretata nella serie da Alanah Bloor, subisce una trasformazione decisiva. Non è più la pallida fanciulla vittoriana che aspetta passivamente di essere conquistata dal fascino esotico del selvaggio. Qui Marianna sceglie. Sfida le convenzioni del suo ambiente non per capriccio romantico, ma per convinzione. È una donna che rivendica il diritto ai propri desideri e alle proprie scelte, che attraversa il confine tra due mondi non come preda o trofeo, ma come soggetto politico. Il rapporto con Sandokan diventa così una relazione tra pari, dove l'attrazione reciproca non cancella le differenze ma le fa dialogare. È una modernizzazione necessaria e ben riuscita: la serie rifiuta la logica coloniale del "conquistatore conquistato" per costruire qualcosa di più complesso.



E poi ci sono le navi. Perché un Sandokan senza il praho sarebbe come un western senza cavalli. La serie restituisce dignità e protagonismo a queste imbarcazioni straordinarie, facendone dei personaggi a tutti gli effetti. Il praho di Sandokan e Yanez, con le sue vele immense che toccano i quaranta metri di lunghezza, gli alberi elastici, le manovre in fibra di gamuti, è il simbolo stesso della loro ribellione: un'imbarcazione malese modificata per battere le navi europee sul loro stesso terreno. Come scriveva Salgari, Sandokan e Yanez avevano dato agli scafi dimensioni maggiori, alla carena forme più svelte, alla prua una solidità a tutta prova. Avevano costruito un ponte, aperto fori sui fianchi per i remi, eliminato uno dei due timoni e soppresso il bilanciere: tutto per rendere più efficaci gli abbordaggi.

Nelle immagini della serie, il praho è magnifico nella sua alterità rispetto all'eleganza retorica dei velieri inglesi. Dove le navi britanniche incarnano l'ordine, la geometria, la potenza disciplinata dell'impero, il praho è velocità pura, adattamento, ingegno. È la tecnica che si piega alla necessità della lotta. Le sue vele triangolari, sproporzionate rispetto allo scafo, gli

permettono quella velocità leggendaria che terrorizzava i coloni: “filare come una rondine marinara” e lasciarsi dietro i più rapidi steamers britannici. La *Perla di Labuan*, che nella serie appare in tutta la sua potenza, doveva stazzare centosessanta tonnellate, il triplo dei praho ordinari, con pennoni di sessanta metri. Un’arma da guerra mascherata da imbarcazione tradizionale. Non a caso gli scenografi hanno inventato per lei una prua ispirata al kriss, il coltello tipico della Malesia e fedele compagno d’armi dei pirati salgariani.

Il contrasto visivo con i velieri inglesi è studiato con cura. Le navi di Sua Maestà sono imponenti, verticali, cariche di simboli imperiali. Il praho è orizzontale, agile, nato per sorprendere e sparire. È la differenza tra chi combatte per mantenere un ordine e chi lotta per rovesciarlo. Anche la *Marianna*, la nave ibrida che Sandokan dedica alla sua amata, racconta questa tensione: costruita con lamine di ferro anziché di legno, senza bilancieri né tettoia, con uno scafo che stazza tre volte i praho ordinari, è il tentativo di fondere due mondi, di prendere il meglio della tecnologia europea per metterla al servizio della causa malese.

Il risultato complessivo della serie è una scommessa vinta. Sandokan 2025 rispetta l’opera originaria senza museificarla, ne coglie lo spirito rivoluzionario e lo attualizza senza tradirlo. Non cerca di edulcorare i conflitti né di nascondere le contraddizioni. Anzi, le esalta: mostra come la violenza dell’imperialismo produca necessariamente la violenza della resistenza, come il razzismo coloniale si camuffi da missione civilizzatrice, come gli interessi economici si nascondano dietro la retorica dell’ordine e del progresso.

Can Yaman porta sullo schermo un Sandokan che è guerrigliero, leader politico, difensore degli oppressi. Non sempre eroico in senso classico, a volte spietato, sempre umano. La serie ha il coraggio di mostrare anche i prezzi della ribellione: i morti, i dubbi, i compromessi necessari. E proprio per questo funziona. Perché non ci racconta la favola rassicurante del buon selvaggio che sconfigge i cattivi colonizzatori, ma la tragedia complessa di popoli schiacciati da forze enormemente più potenti che cercano comunque di resistere.



Forse è questo che rende Sandokan così contemporaneo. In un’epoca in cui il potere globale continua a manifestarsi attraverso il controllo delle risorse, lo sfruttamento economico camuffato da cooperazione, le guerre “umanitarie” che nascondono altri interessi, il pirata della Malesia ci ricorda che le lotte per la libertà non finiscono mai. Cambiano forma, si adattano, trovano nuovi linguaggi. Ma la sostanza resta: da una parte chi vuole mantenere i privilegi dell’ordine costituito, dall’altra chi combatte per rovesciarlo.

Il praho di Sandokan solca ancora una volta l’Oceano Indiano. E le sue vele immense non raccontano solo avventure esotiche: raccontano la storia sempre attuale di chi si ribella all’ingiustizia. Di chi sceglie la libertà anche quando costa tutto. Di chi, come scriveva Salgari, preferisce morire combattendo che vivere in catene. Bentornato, pirata della Malesia. Ne avevamo bisogno.

Andrea Camilleri.

Il mare, fra occhi e memoria

Un ricordo del grande scrittore siciliano a cento anni dalla nascita

di Carlo Romeo

Giornalista e scrittore

Il mare, Andrea Camilleri lo aveva dentro da sempre. Era certamente il mare di Porto – come i suoi abitanti e gli agrigentini chiamano Porto Empedocle dove era nato e cresciuto – ma era anche il mare dei libri letti e scritti per tutta una vita.

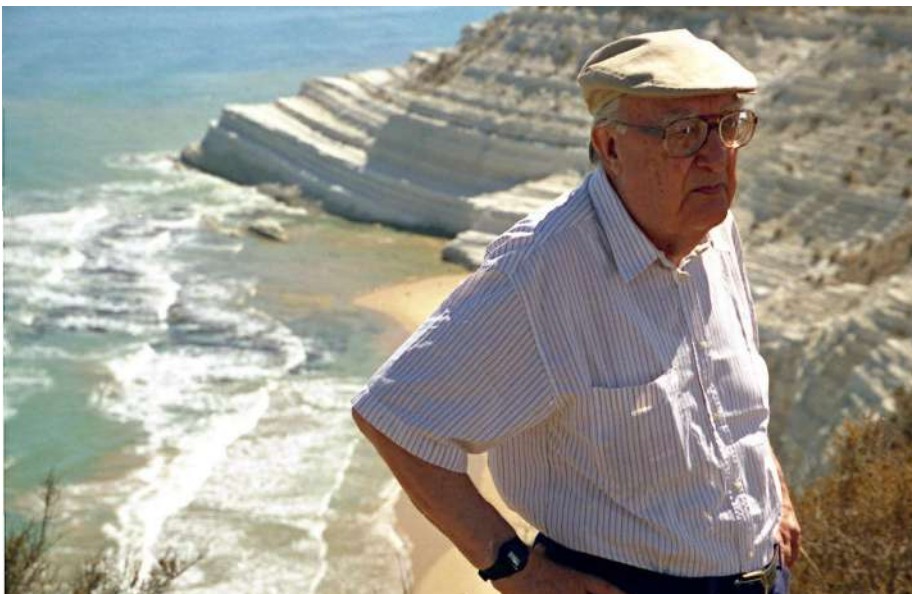
Quando parlava del mare, sprofondato nella sua poltrona della casa a due passi da Lungotevere, circondato dai libri, la voce gli cambiava. Diventava più bassa, quasi lontana mentre, ad esempio, raccontava il mare della guerra e dello sbarco americano oppure quello del suo sogno importante di diventare Ufficiale di Marina quando era bambino e poi ancora più in là finché i problemi della vista – i suoi eterni problemi come per Axel Munthe e per Borges – non gli preclusero spietatamente la strada.

Sorrideva amaro quando raccontava di questa sua ambizione infantile poi adolescenziale mai concretizzata, di cui aveva anche scritto con ironia. Ma parlava anche del mare di Porto, delle passeggiate e delle lunghe ore passate a guardare quello specchio d'acqua che era Grecia, era Africa, era mondo.

Lo ho visto per la prima volta l'ottobre scorso a Porto, il suo mare e, a poche decine di metri, la piccola stazione ferroviaria da cui era partito tante volte per Roma, prima per studio e poi per lavoro. È facile immaginarlo, sotto la pensilina che ripara dal sole pesante, sicuramente con un libro in mano, in attesa che arrivi

il suo treno. Quella stazione, oggi, è diventata una piccola bellissima sede di mostre e conferenze.

Ero appunto lì, questo autunno, invitato da Vittorio Alessandro – altro amico di mare e marinaio – per un convegno, una delle molte iniziative organizzate con il Comitato per il Centenario della nascita di Andrea. Vedere quel mare e quella stazione, parlare insieme agli altri, in una sala gremita, di lui e anche un po' – come mi era stato chiesto – di quel



Lo scrittore Andrea Camilleri e il mare siciliano

mio romanzo che lui aveva voluto e non aveva fatto in tempo a conoscere, è un ricordo che resta.

Ogni volta che mi accompagnava fino alla porta di casa sua, le sue ultime parole infatti erano sempre "stai - scrivendo?". Io rispondevo vagamente, sempre goffo nelle scuse balbettate come uno scolaro impreparato, ma lui tagliava corto dicendo "scrivi, scrivi sempre".

Aveva presentato lui, anni prima "Boatpeople", il mio primo libro di mare edito da Longanesi, nella sala affollatissima di una libreria di Via Nazionale, fra la Stazione Termini e il Quirinale. Parlando del libro, parlò anche del mare e delle barche. Le sue parole vennero registrate e trascritte. A rileggerle sembra di sentirlo raccontare ancora:

"...ai miei tempi e dalle mie parti, una barca era una barca. Vale a dire quel natante di legno a forma di mezzo guscio dotato di un paio di remi e in grado di portarti al largo fino a dove ti reggevano le braccia e la schiena.

Invece la barca assai più grande con una vela sopra si chiamava paranza.

E a nessuno veniva in mente di chiamare barca una paranza. E men che mai ti saresti sognato di chiamare barca il motoscafo di proprietà della capitaneria di porto che serviva essenzialmente al comandante del suddetto porto per portarci a spasso la sua signora. In occasione delle uscite della signora, il motoscafo perdeva la sua austera aria militare e si trasformava in un piccolo boudoir con vezzosi e soffici cuscini, nappine, poggiatesta e altri aggeggi di arredo. Pilota ufficiale e insostituibile ne era il maresciallo Gammacurta che per quel motoscafo si giocò la carriera. Un giorno, mentre il comandante, mio padre e io appena decenne passeggiavamo lungo il molo centrale, vedemmo il maresciallo che rientrava dopo aver portato a spasso sua moglie col motoscafo attrezzato come quando usciva con l'altra moglie, quella del comandante. Il quale, a quella vista, impallidì visibilmente come davanti a un sacrilegio, e quando il maresciallo, fatta sbarcare la moglie, restò solo, lo chiamò con un cenno imperioso. Il maresciallo accorse e gli s'impalò davanti sugli attenti.

"Comandi!"

"Perché avete messo i cuscini anche per vostra moglie?"

L'altro, sempre irrigidito nella posizione d'attenti, non batte ciglio.

"Perché il culo della mia signora non ha nulla da invidiare a quello della sua signora".

Andò incontro a un mare, è il caso di dirlo, di guai. Vedo che sto divagando, mi capitava già da giovane, figuratevi ora. Accorcio. Oggi tutto ciò che sta a mare con delle persone a bordo e che non appartenga alla marina militare viene chiamato barca.

"Quella è la mia barca" - ti dice un tale mostrandoti un galeone tutto vele e cannoni come direbbe Brecht che per farlo muovere ci vuole un equipaggio di dieci uomini.

"Quella è la mia barca" - ti dice un altro tale e ti mostra un caicco o un gozzo o, massimo massimo, una pilotina.

Questo non è giusto e nemmeno leale. E inoltre tenete presente che da piccolo e fin alla prima giovinezza, essendo nato e cresciuto a dieci metri dal mare, il mio sogno era di diventare un giorno ammiraglio. Volevo andare all'Accademia di Livorno. Me l'impedì il progressivo calo della vista. E questa fu la prima frustrazione. Pensai di poter ottenere una rivincita quando mi chiamarono alle armi con un anno d'anticipo e mi mandarono in una base navale dieci giorni prima che in Sicilia sbarcassero gli americani. Appartenevo al Crem, Corpo Reale Equipaggi Marittimi, e quindi m'illusi che finalmente mi sarei imbarcato. Macchè, venni assegnato ai servizi di terra. Quando, anni dopo, mi capitò di vedere il mio foglio matricolare, scoprii che c'era scritto letteralmente, lo giuro, "abbandonato all'esercito".

Capite? Abbandonato, come un neonato rifiutato dalla madre e lasciato sui gradini di

una chiesa o dentro la ruota di un convento". Abbandonato all'Esercito, dunque, e questa cosa non gli andava ancora giù, dopo tutto quel tempo.

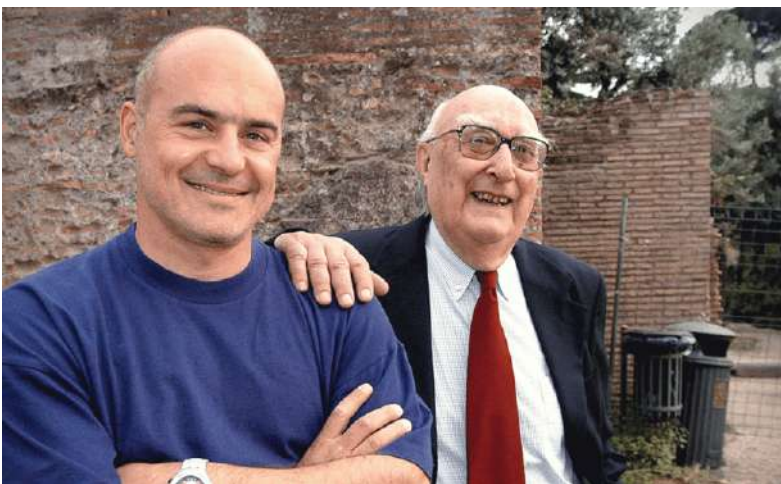
Perché Andrea era così. Potevi ascoltarlo parlare per ore di tutto, su tutto, e se si era solo in due o aveva davanti un pubblico di migliaia di persone, era lo stesso.

Il mare entrava e usciva nelle sue pagine a cominciare da quel Montalbano la cui sopravvivenza lui imputava in pubblico e in privato a Elvira Sellerio e al sottoscritto, che durante la prima, lunghissima intervista televisiva sul primo libro del Commissario, aveva insistito quasi con violenza per evitare che un esperimento letterario nato per gioco – “Volevo vedere se ero capace di scrivere un giallo” diceva – perché a lui interessavano molto di più i romanzi storici. Voleva quindi chiudere l'esperimento e il gioco del giallo ma Montalbano non era giusto finisse lì.

Il successo arriverà molto dopo, alla fine degli anni 90, quando accadde il miracolo editoriale, apparentemente impossibile, che i primi dieci libri più venduti in Italia per diverse settimane fossero tutti suoi. Il successo, quello resta fuori dalla porta di casa, ripeteva a proposito di quello tsunami che non lo aveva comunque travolto ma soltanto divertito.

Il mare nelle sue pagine, dunque, è sempre presente. È il mare dove Montalbano nuota per cercare pace nella fatica di vivere come vive ma è anche quello della verandina sulla spiaggia o quello di Bocca d'Asse, molto più a nord, non distante dal Golfo dei Poeti e questo forse non è un caso.

Il mare, in tutti i romanzi di Montalbano, è il personaggio di sfondo, sempre presente in scena anche quando non c'è. È il coro della tragedia greca che accompagna la storia e la scena. Provate. Prendete un qualsiasi libro di Montalbano e andate a vedere dove e come il mare compare e cercate di scoprire perché Andrea Camilleri lo ha inserito in quel momento, in quel contesto della storia che sta raccontando. Scoprirete sempre ragioni narrativamente concrete perché Andrea usa il mare nel suo scrivere come forse solo Conrad è riuscito a fare. Conrad però, nei suoi racconti, il mare lo tiene sempre e comunque in primo piano, mentre Andrea lo tiene di quinta o di sfondo, senza però che venga mai meno il suo ruolo di protagonista fra i protagonisti della storia in corso.



Andrea Camilleri con l'attore Luca Zingaretti, interprete televisivo del Commissario Montalbano

Negli ultimi anni aveva perso la vista (ma non il suo sguardo perché ti guardava come se ti vedesse) e però continuava a raccontare, fin nei più piccoli dettagli, attraverso la memoria perché lui era orgogliosamente un raccontatore di storie.

In una lunga intervista televisiva – fu una delle ultime se non l'ultima, che poi Michele Valente ha raccolto insieme a altre nel suo bel libro “Incontri fuori tempo” – Andrea fece un bilancio della sua vita a una domanda spietata che gli feci ma in cui peraltro aveva avvertito tutto l'affetto, l'enorme affetto che avevo e che ho ancora per lui. D'altronde

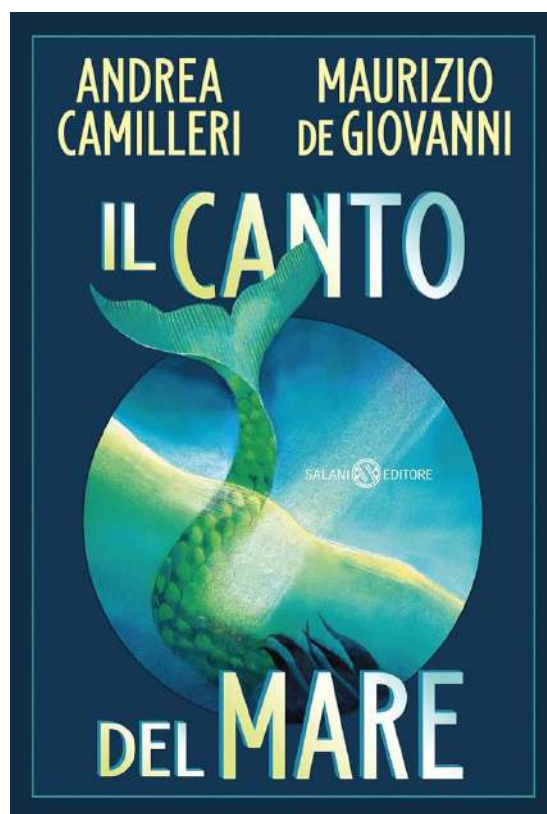
Andreina – la sua primogenita – quel grigio triste pomeriggio al Cimitero degli Inglesi affollato e commosso, mi disse sorridendo “ti voleva molto bene”. Sono cose queste che poi ti porti appresso tutta la vita.



Carlo Romeo intervista Andrea Camilleri per San Marino Rtv. Quest'ultima intervista di Camilleri verrà pubblicata sul libro "Incontri fuori tempo" di Michele Valente.

Insomma e sia come sia - a torto o a ragione - in quell'intervista gli chiesi il bilancio di una vita lunga e affollata di persone e di libri.

"È stata una buona vita" rispose. "Non ho - vedi - internamente, dentro di me nessun rimorso. Non ho nessun rimorso, veramente. Non ho mai fatto male. Posso avere offeso qualcuno, ma non volendolo. Pazienza". E più avanti aggiunse "Se devo fare il conto con le cose che contano - gli affetti - le cose che contano con me hanno funzionato. La mia è stata una famiglia felice. Poi, dice "Senti ragazzo ti è andata fin troppo bene. Sai che ti dico? Che a novant'anni ti levo la vista!" Pazienza, mi è andata bene fino a novant'anni. Però ho saputo reagire anche alla perdita della vista, ho continuato a lavorare, ho imparato a dettare. Quindi dice "Lei ha rimpianti?" - sai quante volte me lo chiedono? - no. Sinceramente, no. Non ce n'ho. Sono un uomo senza rimpianti, ho fatto quello che mi piaceva, ho dato e ho ricevuto in cambio. Va benissimo così. Il conto torna".



"Il canto del mare", il libro per ragazzi di Andrea Camilleri e Maurizio De Giovanni ha ottenuto il riconoscimento della Lega Navale Italiana al Premio Carlo Marincovich 2025.

Il Museo delle Civiltà dell'Europa e del Mediterraneo di Marsiglia: un ponte culturale sul mare e una prospettiva diversa

di Federica Manoli,
Delegato regionale per la Lombardia della LNI



MuCEM: veduta aerea e dal mare

Arrivando a Marsiglia dal mare, sulla sinistra dell'ingresso del Porto Vecchio, si scorge l'edificio cubico con facciata traforata del Museo delle Civiltà dell'Europa e del Mediterraneo (MuCEM). Inaugurato nel 2013 dal Presidente François Hollande in occasione della nomina di Marsiglia a Capitale Europea della Cultura, il museo è oggi uno dei più importanti poli culturali europei dedicati allo studio e alla valorizzazione delle civiltà mediterranee, con uno sguardo attento al passato e una forte proiezione verso il presente.

Il MuCEM non è soltanto un museo, ma un luogo simbolico, nel quale architettura, storia e mare dialogano in modo continuo. Il complesso si articola in più spazi: l'edificio principale, noto come J4 (l'imbarcadero sul quale è stato costruito, dove approdavano stranieri immigrati dai tempi degli antichi greci) progettato dall'architetto Rudy Ricciotti, il Forte Saint-Jean, una cittadella militare del XVII secolo restaurata, e il Centro di Conservazione e Risorse che custodisce le collezioni. Ponti sospesi sull'acqua collegano questi edifici tra loro e alla città of-

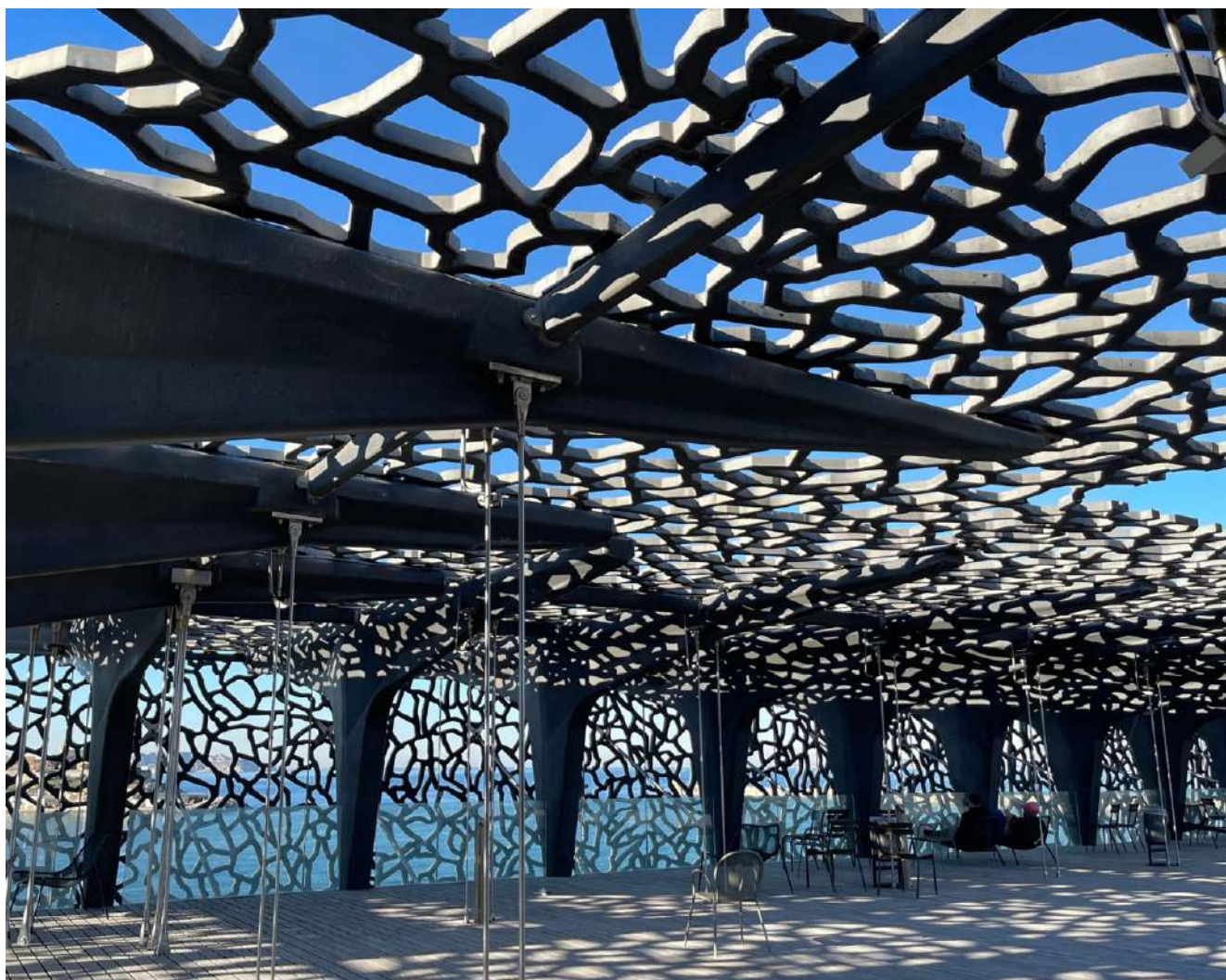
frendo scorci spettacolari e ribadendo il ruolo del Mediterraneo come elemento di unione tra epoche e culture differenti.

L'elemento più caratteristico del J4 è la facciata realizzata in cemento fibrorinforzato ad alte prestazioni. Il disegno richiama le reti da pesca, le forme dei riflessi che si creano sul mare oppure le *moucharabieh* (grate con funzione di dispositivi di ventilazione tipiche dell'architettura araba): elementi permeabili attraverso i quali, come il vento e l'acqua, scorrono, si incontrano e si fondono le diverse civiltà del Mediterraneo.

La struttura si fonda su 309 pilastri a forma di tronchi di alberi che sostengono cinque piattaforme (i cinque piani del museo), collegati all'interno da scale e ascensori e all'esterno, nel volume tra cubo centrale e facciata, da un percorso leggermente in salita nel quale filtrano la luce, il suono delle onde e il vento evocando il rapporto ancestrale tra l'uomo e il mare.



MuCEM, veduta esterna



Particolare della parete di rivestimento

Le collezioni del MuCEM arrivano dal Museo delle arti e delle tradizioni popolari di Parigi e sono esposte a rotazione ogni tre anni sulla base di precisi progetti tematici. Il percorso espositivo del MuCEM è dedicato alle civiltà dell'Europa e del Mediterraneo, intese come realtà dinamiche e interconnesse attraverso temi universali quali il rapporto tra uomo e ambiente, le religioni, i riti, l'organizzazione sociale, l'alimentazione, la pesca e la navigazione.

Negli altri spazi del museo sono presentate mostre temporanee dedicate a temi di grande attualità come le migrazioni, le identità culturali, il rapporto tra uomo e mare e le sfide ambientali del nostro tempo. In questo modo il museo non si limita a conservare il passato ma si propone come spazio di riflessione sul presente e sul futuro del Mediterraneo.

L'esposizione permanente si apre con un'opera, *Mediterraneo senza frontiere*, di Sabine Réthoré, artista marsigliese contemporanea che lavora sul simbolismo e sui modi di rappresentazione del nostro pianeta. Con quest'opera ha voluto ripensare lo "spazio" mediterraneo modificandone la prospettiva sostituendo i diversi punti di vista dei paesi che vi si affacciano con un fulcro unico Mediterraneo centrico.

Insomma, visitando il MuCEM si entra in una dimensione cronologica e spaziale inusuale: il tempo vale migliaia di anni e i confini non sono più solo quelli italiano, europeo, africano e mediorientale ma sono quelli del *Mare nostrum* che, di fatto non ha confini ma una storia di relazioni e contaminazioni millenarie che ci hanno resi quelli che siamo oggi.



Sabine Réthoré, *Mediterraneo senza frontiere* (MuCEM, Marsiglia)

L'abisso della moda

Il mare tra fascino e fragilità

di Rachele Colasante

Collaboratrice rivista "Lega Navale" e addetta alla comunicazione LNI

Il 23 aprile 2025 Vogue Italia ha annunciato il ritorno dello stile "marinière", sostenendo che sia ufficialmente tornato per restare. Ma, in fondo, se n'era mai davvero andato?

Alcune combinazioni cromatiche e silhouette evocano inevitabilmente un immaginario preciso: il blu e il bianco, le righe, le scarpe da barca, le camicie di lino.

Elementi che messi insieme richiamano subito una sola suggestione: il mare.

Da sempre palcoscenico e protagonista. Basti pensare alla primavera del 2019 quando Chanel trasformò il Grand Palais in un vero lido parigino, firmando una delle scenografie più spettacolari della moda contemporanea. Karl Lagerfeld fece costruire una spiaggia completa di sabbia, onde che s'infrangevano e un cielo estivo proiettato sulle pareti dell'enorme navata, creando l'illusione perfetta di una vacanza d'altri tempi. Le modelle avanzavano a piedi nudi sulla riva, con le emblematiche ciabattine bicolore in mano e look che reinterpretavano lo spirito balneare in chiave haute couture: tweed schiariti dal sole, cappelli di paglia oversize e borse che sembravano asciugamani arrotolati.

Ma il mare oggi non è solo scintillio e high fashion.

È anche risorsa.

Negli ultimi anni il legame tra moda e oceani si è fatto più urgente: il mare non è più soltanto un'ispirazione estetica, ma un campanello d'allarme che spinge il settore a ripensare sé stesso. Molti brand stanno investendo in materiali ricavati da plastiche recuperate in mare, reti da pesca rigenerate e filati a basso impatto ambientale, nella speranza di trasformare rifiuti marini in risorse circolari. Accanto ai colossi, una nuova generazione di designer e startup sta sperimentando tinture non inquinanti, processi produttivi più puliti e capsule interamente dedicate alla tutela degli ecosistemi oceanici. È un movimento che unisce moda e attivismo: uno sforzo collettivo per proteggere il mare, che rischia di diventare una delle più grandi vittime dell'industria se non si accelera verso una vera sostenibilità.

Tuttavia, se da un lato il mare offre nuove opportunità – creatività, materiali rigenerati, sperimentazioni bio-based – dall'altro è anche uno degli ecosistemi più sfruttati dal sistema moda e dalla produzione globale. Le rotte commerciali che collegano fabbriche e mercati dipendono in larga parte dal trasporto marittimo, un settore che contribuisce significativamente alle emissioni e all'inquinamento delle acque. Le navi cargo che trasportano abiti, tessuti e materie prime rilasciano CO₂, combustibili pesanti e scarichi che impattano direttamente sugli habitat marini.

A questo si aggiunge il problema delle microplastiche: la produzione massiccia di capi in fibre sintetiche contribuisce al rilascio di particelle che finiscono



*Una modella durante la sfilata di Chanel nel 2019 al Grand Palais
(Foto: Vogue Italia)*

nei mari, aggravando una contaminazione già drammatica. E anche la pesca intensiva – dalla quale provengono le reti che poi vengono “rigenerate” – continua a esercitare una forte pressione sugli ecosistemi, tra sfruttamento delle specie, reti fantasma e impoverimento dei fondali.

Prima ancora di essere risorsa, il mare è dunque un ambiente sotto attacco.

In questo percorso, un ruolo importante lo riveste anche l’8 giugno, giorno in cui si celebra la “Giornata mondiale degli oceani”, istituita dalle Nazioni Unite nel 1992 durante la Conferenza di Rio de Janeiro. Un’occasione annuale che ricorda quanto sia urgente proteggere i nostri mari, soprattutto alla luce dei dati allarmanti: secondo uno studio della FAO, il Mare Nostrum è il bacino più sovrasfruttato al mondo, mentre il WWF stima che oltre un milione di tonnellate di plastica siano già presenti nel Mediterraneo e che tra il 21% e il 54% di tutte le microplastiche globali si concentri proprio qui. Eppure l’oceano è uno dei principali polmoni del pianeta, responsabile del 70% dell’ossigeno che respiriamo: un patrimonio vitale che la moda, insieme a tutti noi, non può permettersi di mettere ulteriormente a rischio.

A questa situazione si aggiunge un altro nodo critico: la narrazione della sostenibilità.

Questo chiaramente passa anche attraverso il “greenwashing”: strategia di comunicazione con cui aziende, istituzioni o marchi si presentano come sostenibili, attenti all’ambiente o impegnati in pratiche ecologiche senza che tali affermazioni siano supportate da azioni reali, trasparenti e significative. In altre parole, è un uso ingannevole del linguaggio “green” per migliorare la propria immagine o attrarre consumatori sensibili al tema della sostenibilità, pur continuando a operare con modalità ad alto impatto ambientale. Con la diffusione dei media digitali, il fenomeno è diventato ancora più comune: online, molte aziende cercano di conquistare il pubblico con dichiarazioni di sostenibilità che non trovano riscontro nei fatti. Molti brand di fast fashion oggi si proclamano “green” solo

perché una minima percentuale dei loro capi contiene fibre riciclate, una scelta che spesso maschera l'enorme impatto dell'intera filiera. Produzioni accelerate, scarti elevati, tinture inquinanti e logistiche globali energivore restano infatti al centro del modello, creando un divario evidente tra la narrazione sostenibile e la realtà dei fatti. E così, mentre sventolano etichette eco-friendly, le stesse aziende continuano a riempire le rotte marittime di navi cargo che trasportano tonnellate di abiti in ogni angolo del pianeta.

Il risultato è un paradosso: il mare celebrato come fonte d'ispirazione diventa allo stesso tempo uno dei principali luoghi su cui grava il peso di un sistema che, senza un reale cambio di rotta, rischia di comprometterne l'integrità.

E questa contraddizione non riguarda solo la produzione: si riflette anche nel modo in cui la moda mette in scena il mare.

Negli ultimi anni, numerosi fashion show e eventi promozionali hanno scelto come scenario spiagge incontaminate, isole esotiche o scogliere panoramiche. L'estetica di questi eventi celebra spesso la natura e il mare, trasformando il paesaggio in un set di lusso. Tuttavia, dietro l'apparente armonia tra moda e ambiente si nasconde un paradosso: la realizzazione di questi eventi comporta grandi movimenti di persone, montaggio di strutture temporanee, produzione di rifiuti e un notevole consumo di risorse. Il risultato è un cortocircuito simbolico: la bellezza del mare viene esibita come elemento iconico, mentre la sua integrità ecologica rischia di essere compromessa. Questo contrasto rende urgente una riflessione critica sul modo in cui l'industria della moda interagisce con gli ecosistemi marini, invitando a soluzioni più sostenibili e rispettose.

Il mare non è solo un paesaggio da esibire: è anche fonte di lavoro, cultura e identità per le comunità costiere. Pescatori, artigiani e operatori locali spesso osservano gli eventi di moda come fenomeni ambivalenti: portano visibilità e turismo, ma possono interferire con le attività tradizionali e l'uso sostenibile delle risorse. In alcuni casi, però, questi momenti diventano occasione per progetti virtuosi: iniziative di recupero delle reti da pesca abbandonate, programmi di educazione ambientale e collaborazioni tra brand e comunità locali possono trasformare un evento in un'opportunità concreta di tutela del mare. Raccontare la voce dei pescatori e dei residenti permette di dare una dimensione umana al tema, evidenziando che il mare non è solo un ecosistema da proteggere, ma anche un patrimonio culturale e sociale da valorizzare.

Forse il vero cambio di rotta parte da un punto semplice: capire che il mare non è solo un contesto estetico da usare, ma un indicatore concreto di come funzionano le nostre scelte produttive e culturali. Ogni impatto sull'oceano mostra con chiarezza i limiti di un sistema che non può continuare a crescere ignorando le proprie conseguenze.

La moda deve quindi decidere se procedere con pratiche che hanno già mostrato le loro fragilità o investire in un modello che consideri il mare non un costo collaterale, ma un elemento da tutelare.



Immagine creata con l'ausilio dell'Intelligenza Artificiale

IL VENTALOGO DEL MARE



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

2. PRONTI A MOLLARE GLI ORMEGGI? UN ATTIMO

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



3. PAROLA D'ORDINE: SICUREZZA

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



4. L'IMPORTANZA DELLA PIANIFICAZIONE E PREPARAZIONE

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

5.



CONOSCI E RISPETTA LE NORME DELLA NAVIGAZIONE

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

4.

6. EQUIPAGGIO SIGNIFICA STARE BENE INSIEME

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

6.

IN MARE NON SI LASCIA INDIETRO NESSUNO

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

8.

LA TECNOLOGIA CI AIUTA, MA NON DEVE SOSTITUIRCI

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



7.

9.

IL RUOLO DEL COMANDANTE

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



10.

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

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



11. RISPETTIAMO LA FLORA E LA FAUNA MARINA

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

11.

12.

NON ANCORIAMO SULLE PRATERIE DI POSIDONIA!

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



13. NO ALL' USA E GETTA E AGLI IMBALLAGGI INUTILI

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



13.



14. NON GETTIAMO NULLA IN MARE

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

14.

15.



BEVIAMO DALLA BORRACCIA

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

17.



16. CREME E SAPONI PLASTIC FREE

Scegli prodotti naturali e biodegradabili. Evita creme solari con sostanze come ossibenzone e octinoxato: danneggiano coralli e fauna marina.

16.

17. FACCIAMO LA RACCOLTA DIFFERENZIATA

Anche a bordo separiamo i rifiuti. Una buona raccolta facilita lo smaltimento in porto e la gestione durante la navigazione.

18. NO AI MOZZICONI

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



18.

19.

RACCOGLIAMO I RIFIUTI

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



20.

DIVENTIAMO UN ESEMPIO

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



Letture in pozzetto

Recensione “Disabilità controcorrente” di Salvatore Cimmino

di Luciano Magnanelli

Vicepresidente della Lega Navale Italiana



Con questo saggio l'autore, noto per le sue imprese di nuoto nei mari di tutto il mondo concepite per sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni sui diritti delle persone con disabilità, prende le mosse nuovamente dal mare, questa volta inteso come ponte per superare le barriere sia fisiche che mentali che ancora relegano la disabilità in un mondo a parte. Attraverso una critica serrata al concetto di disabilità come "onere sociale", l'autore naviga, appunto, controcorrente: non è il singolo che deve integrarsi in un sistema che si adatta alle sue esigenze, ma è la società progettata per tutti a non richiedere più l'integrazione del singolo. È il concetto dell'Accessibilità Universale che Cimmino illustra nel suo saggio non come concetto di tendenza, ma come diritto fondamentale che riguarda la qua-

lità della vita dell'intera comunità. Non si tratta solo di rimuovere ostacoli dagli spazi pubblici e privati, ma di creare ambienti che accolgono, progettati in modo da poter essere utilizzati dal maggior numero possibile di persone, senza bisogno di adattamenti speciali: è l'approccio sociale che proclama il diritto di tutti all'inclusione perché solo così si realizza il Diritto di Cittadinanza delineato dall'articolo 3 della Costituzione e dall'articolo 32, con il "diritto vivente alla salute". Per questo Cimmino non tratta la disabilità come condizione privata, ma come questione che riguarda tutta la collettività e coinvolge istituzioni, associazioni e politica con la sua proposta di Legge, vero cuore del libro, sull'"Equiparazione degli infortuni nella vita con gli infortuni sul lavoro". Disegno di Legge che, prevedendo l'equiparazione della condizione di invalidità civile con quella dell'invalidità in conseguenza di infortunio sul lavoro, garantirebbe all'invalido civile le medesime opportunità di sussidio per disporre di protesi e ausili di alta tecnologia che ancora oggi, non sono forniti dal Sistema Sanitario Nazionale.

Nel capitolo del suo libro dedicato allo sport, Cimmino affronta inoltre un tema particolarmente caro alla Lega Navale, intravedendo nello sport uno strumento "per uscire dal tunnel della disabilità", un "volano dell'esistenza di persone con disabilità" perché in grado di offrire loro la possibilità di acquisire una maggiore consapevolezza delle proprie potenzialità. In mare, le differenze sociali sembrano perdere importanza così come le varie disabilità, non esistono "privilegi", ciascuno può essere se stesso. Solo in mare tutto questo è possibile, lo dimostra Cimmino con le sue imprese a cui nessun obiettivo sembra precluso, lo dimostra la Lega Navale con il suo modo di concepire la "nautica solidale". In conclusione "Disabilità controcorrente" è un libro intenso ed appassionato che getta una nuova

luce e nuove prospettive sul modo di intendere la disabilità e soprattutto propone soluzioni pratiche e ragionevoli dal cui esame le istituzioni e la politica non potranno sottrarsi. Il saggio appare inoltre in piena sintonia con il ruolo trainante che la Lega Navale attribuisce da sempre agli sport nautici nei processi di integrazione ed inclusione sociale delle categorie più fragili e, per questo l'opera di Cimmino merita di essere annoverata di diritto fra le "letture in pozzetto" destinate ad arricchire la cultura del mare dei nostri lettori.



Recensione "Manuale ed Esercizi di carteggio"

In un'era dominata dalla tecnologia in cui gps, radar, plotter cartografici e programmi di routing nautico rischiano di relegare la pratica del carteggio ad una incombenza utile solo per il conseguimento della patente, un nuovo manuale di carteggio potrebbe apparire come l'ennesimo libro da studiare frettolosamente prima degli esami piuttosto che un utile strumento di consultazione che accompagna il velista du-

rante le sue navigazioni. E' questa la sfida che affronta il volume di Marco Sassu, "Manuale ed Esercizi di carteggio" di Casti Editore, che si pone invece ai suoi lettori come una guida didattica completa per chi desidera aggiornare le proprie tecniche di navigazione e mantenere sempre vive quelle conoscenze che fanno la differenza fra un navigante ed un vero marinaio. Dopo una prima parte in cui vengono introdotte in modo chiaro ed accessibile le basi della navigazione stimata, la seconda parte del manuale contiene 146 problemi ministeriali svolti e commentati, scelti fra le situazioni più comuni o di maggiore utilità, attraverso i quali il carteggio ritorna ad essere linguaggio del mare, un insieme di abilità che permettono al marinaio di immergersi nello spazio marino, interpretare le caratteristiche e prendere decisioni consapevoli. Il carteggio elevato quindi a cultura del mare, non solo way points, vmg, rotte consigliate e calcolo dell'ora di arrivo ma pianificazione e previsione, verifica dell'autonomia, effetto delle correnti e dello scarroccio, conoscenza dei fondali, della morfologia della costa, dei fari, delle rotte di ingresso e di fuga.

I problemi ministeriali diventano così il pretesto per affermare il valore formativo e culturale della navigazione tradizionale, elemento identitario della tradizione marinara fondata sull'esperienza e la prudenza. In conclusione, l'opera di Marco Sassu non mira solo al superamento della prova di carteggio ma consente di mantenere nel tempo quella padronanza pratica nell'uso della carta nautica che tanti rimpiangono di non aver curato adeguatamente, in modo particolare quando si verificano avarie alla strumentazione o la mancanza di segnale gps; tali circostanze, come noto a chi va per mare, non solo si verificano più frequentemente di quanto si pensi ma accadono, in ossequio alle leggi di Murphy applicate alla nautica, quasi sempre in prossimità di un basso fondale o durante un atterraggio. Ma i veri marinai non possono affidarsi solo alla fortuna ed è per questo che una navigazione stimata di back up alla navigazione elettronica è sempre una buona pratica che il "Manuale ed Esercizi di carteggio" di Marco Sassu aiuta efficacemente a non trascurare, guadagnandosi di diritto un posto nella biblioteca virtuale delle "letture in pozzetto".



LEGA NAVALE ITALIANA
CENTRI NAUTICI NAZIONALI

ISCRIZIONE AI CORSI NAUTICI ESTIVI 2026

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

DA FEBBRAIO IL BANDO SU
WWW.LEGANAUALE.IT





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM

