

# LEGA NAVALE

*La rivista di mare*

1 - 2026

## Mari di stagione

**Il mare d'inverno (ma anche il lago e il fiume)  
tra navigazione e immersione**

**Le rotte artiche e lo Stretto di Hormuz nel caos geopolitico**

**Lo sport tra mare e montagna:  
intervista al presidente CONI Buonfiglio**

**Quanto mare c'è nella musica italiana**



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



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

***Dal 1897 al servizio delle persone***

**[www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)**

# sommario

Anno CXXIX - N. 1 - gennaio-febbraio 2026

**2**

## **Punto nave**

*di Donato Marzano*

**4**

## **La ritrovata centralità marittima di Napoli**

*di Umberto Masucci*

**5**

## **Le nuove rotte antiche**

*di Gianluca Di Feo*

**8**

## **Il valore dello sport italiano**

*di Lorenzo D'Ilario*

**12**

## **Intervista ad Umberto Pellizzari**

*di Antonello de Renzis Sonnino*

**16**

## **Remare per includere (senza confini): il progetto RAEX**

*di Roberta Bedin*

**19**

## **L'erosione costiera in Italia: cause, impatti e mitigazione**

*di Fabio Matano*

**22**

## **Beach Sprint**

*di Lara Maule*

**24**

## **L'estate sta arrivando ... e la barca?**

*di Benedetto Carbone*

**29**

## **La Lega Navale "giù al nord"**

*di Michele Valente*

**32**

## **La vela sul fiume Po**

*di Leonardo Vecchi*

**36**

## **Jack la Bolina**

*di Marco Trecalli*

**45**

## **Paola Verrucchi e il Sailing Quantum Tour**

*di Paola Verrucchi*

**47**

## **Fabrizio Carboni, Anatomia di un velista LNI**

*di Andrea Pani*

**49**

## **Magie sull'acqua tra villaggi di Natale e sfilate di Carnevale nei porti**

*di Corrado Ricci*

**52**

## **Nascere sul mare e viverlo da sempre**

*di Michele Valente*

**55**

## **I Delegati Scolastici LNI, questi sconosciuti?**

*di Marina Pagano*

**59**

## **Il notiziario nautico di Bolina**

*di Alberto Casti*

**62**

## **La "barca della legalità"**

*a cura di "Bolina"*

**64**

## **Mare, mare Quanto mare c'è nella musica italiana?**

*di Patrizio Ruviglioni*

**66**

## **Diario di bordo della LNI**

*di Rachele Colasante*

**70**

## **Il mio mare**

*di Sara Paesani*

**71**

## **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 Aprile 2026

# Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Cari lettori, nel momento in cui mi accingo a scrivere considerazioni sul mare e sulla nostra associazione da condividere con voi, è da qualche giorno passato l'equinozio di primavera, le giornate si allungano e si cominciano a mettere in cantiere le attività proprie dell'essenza della Lega Navale Italiana, ovvero avvicinamento al mare per tutti, coinvolgimento dei ragazzi negli sport nautici e tante sfide inclusive che vedono una particolare attenzione per i più giovani e per i più fragili, ma anche per la protezione del mare sempre più oggetto di aggressioni inquinanti di vario tipo. Progetti e attività proiettate in un futuro concreto, interessante, per certi aspetti stimolante e divertente.

Ma non riesco a non pensare al particolare momento storico che contraddistingue i nostri giorni, giorni di grande cambiamento degli equilibri geopolitici e strategici dovuto alle crisi, anzi alle guerre che si allargano sempre di più in numero ed in quantità di paesi coinvolti e soprattutto in uomini, donne, bambini innocenti

uccisi, feriti o allontanati dai propri territori, con un forte impatto sociale ed economico per la totalità dei cittadini del mondo.

Se penso al 1989, alla fine della Guerra fredda, che ho vissuto in prima persona come Ufficiale della Marina Militare a bordo delle "navi grigie", alla caduta del muro di Berlino e quindi al momento in cui il rischio di una guerra nucleare e comunque di una contrapposizione militare tra diversi blocchi - NATO e Patto di Varsavia, Occidente ed Oriente, Cattolici e Musulmani - sembrava ridursi, la realtà che stiamo vivendo in questi giorni pare assolutamente irreali... o meglio confusa, pericolosamente confusa.

Sono confusi i perimetri e le geometrie di queste guerre che coinvolgono diversi continenti (l'Europa con la guerra Russia-Ucraina, il Medio Oriente con la guerra tra Israele e Palestina-Gaza e Libano, il Golfo Persico con il conflitto USA-Israele contro l'Iran, l'Africa con gli storici conflitti del centro del continente): come predisse profeticamente Papa Francesco "siamo in presenza di una Terza Guerra Mondiale a pezzi", ma che sta assumendo, giorno dopo il giorno, le dimensioni di un conflitto globale.

Sono confusi gli obiettivi e le modalità di queste guerre che sono iniziate come interventi rapidi e di limitato impatto - pensiamo alla operazione speciale della Russia o all'intervento americano-israeliano di pochi giorni - ma che si stanno prolungando con migliaia di vittime e influenze terribilmente negative sull'economia del mondo. E che dire poi delle modalità con cui queste guerre sono iniziate, senza alcun rispetto del diritto internazionale né tan-



Lo stretto di Hormuz, da cui transita circa il 20-30% del petrolio greggio e un quinto del gas naturale liquefatto (GNL) globale.

tomeno delle pratiche diplomatiche in vigore fino a qualche anno fa. Sembrano essere state dimenticate le buone intenzioni, successive al secondo conflitto mondiale con la nascita dell'ONU, della Nato dell'Europa, alleanze difensive, organizzazioni, federazioni di Stati che hanno - mi riferisco in particolare all'ONU - azzerato la propria capacità di intervento e sfera di influenza. È tornato in auge il diritto del più forte che non rispetta il valore della vita umana al quale sono stato educato nel corso dei miei 44 anni di servizio nella Marina Militare italiana.

Il rispetto della vita umana - sia dei militari che del personale civile - era e deve rimanere uno degli elementi di pianificazione e condotta delle attività operative. In ogni attività e pianificazione operativa a cui ho partecipato in Somalia, nel Golfo Persico, in Afghanistan, in Libano, in Iraq il fattore "danni collaterali", ovvero evitare di coinvolgere personale non combattente nelle attività a fuoco, è stato sempre molto importante, a volte determinante. Numerose operazioni su obiettivi ostili sono state annullate se in zona di operazioni erano presenti familiari o personale civile non combattente. Principi fondamentali del diritto internazionale, anche in tempo di guerra (pensiamo alla Convenzione di Ginevra), completamente disattesi nel conflitto arabo israeliano ed a Gaza e nei recenti accadimenti in Russia, Ucraina, Iran, Paesi del Golfo.

E che dire poi dell'utilizzo dei social network e delle dichiarazioni estemporanee sull'andamento delle campagne militari in corso, effettuate non da portavoce di organizzazioni politico-militari strutturate, ma con continue affermazioni, quasi sempre in contrasto tra loro, del *presidente o primo ministro* di turno che influenzano più che la condotta delle attività operative l'andamento dei mercati e delle borse, con conseguenti sospetti di arricchimenti illeciti.

Momento quindi difficile e complesso dal punto di vista politico, sociale, economico in cui molte cose sono confuse e non note. Momenti che dobbiamo affrontare facendo leva sui principi etici, morali, istituzionali che vengono da



*La fregata italiana classe Bergamini Federico Martinengo scorta la nave cargo italiana Grande Mirafiori nel Mar Rosso*

anni di vita democratica e dall'esperienza che il mare ha insegnato a a popoli a vocazione marittima come il nostro. Sono sicuro che tali principi non possano essere annullati dalle volontà di alcuni leader mondiali che hanno deciso di anteporre il proprio interesse personale a quello della propria nazione o dei propri alleati. Ma dobbiamo vigilare e far sentire in maniera democratica, ma forte il nostro pensiero, investendo nelle capacità delle nostre istituzioni, delle nostre Forze Armate, in un'Europa federale, nella NATO rivisitata, in un'ONU non legata ai veti incrociati delle potenze nucleari e credendo nei giovani cui dobbiamo insegnare a vivere il mare come esperienza positiva di vita grazie anche a realtà come la LNI... "*Adda passa' a nuttata*"; diceva il grande Eduardo.



*Eduardo De Filippo*

# Sestante

## La ritrovata centralità marittima di Napoli

di *Umberto Masucci*

Presidente Propeller Club Italia

**N**apoli e la sua provincia hanno sempre rappresentato una delle aree marittime più importanti dell'Italia e del Mediterraneo grazie alla sua centralità geografica nel cuore del Mediterraneo.

Le tradizioni marinare del golfo di Napoli (oltre a Napoli, Procida, Monte di Procida, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, la penisola sorrentina, etc.) sono state nei secoli una delle attività economiche più importanti, il Porto di Napoli ha rappresentato ed ancora rappresenta uno degli scali più importanti del Mediterraneo ed è la porta di ingresso principale del Mezzogiorno d'Italia.

Dopo il Covid abbiamo inoltre assistito al fenomeno del nearshoring, i mercati si sono accorciati e l'Italia ha scoperto che è più conveniente abbreviare la catena logistica, anche perché i noli marittimi dall'Estremo Oriente hanno visto in quegli anni degli aumenti stratosferici rispetto a quelli intramediterranei. Molte aziende hanno quindi spostato le loro produzioni ed i loro acquisti in Paesi più vicini come la Turchia, l'Egitto e la Tunisia

A conferma di questo fenomeno, come evidenziato anche dagli studi di SRM (la società di studi e ricerche leader nel settore marittimo), il traffico short sea vede la sua leadership proprio in Mediterraneo (rispetto al Nord Europa e ad altre aree geografiche) con oltre 600 milioni di tonnellate trasportate.

Proprio per la nostra attività in Mediterraneo (ricordo in particolare le nostre Missioni del Cluster marittimo in sei paesi del Mediterraneo) Il Propeller ha ricevuto lo scorso anno l'importante premio internazionale Guido Dorso.

A testimoniare la nuova centralità marittima di Napoli sono le tante iniziative che anche il Propeller mette in campo, prima tra tutte la Naples Shipping Week che quest'anno vedrà la sua settima edizione dal 26 al 31 ottobre: una settimana in cui il mare ed il porto vengono declinati in oltre 40 eventi legati alla cultura, alle scienze, alla ricerca ed al business del mare con protagonisti illustri come la Fondazione Stazione Zoologica, le Università Federico II e Parthenope, due istituti del CNR, la Lega Navale e tanti altri enti ed associazioni.

Appuntamento quindi anche con gli Amici della Lega Navale a fine ottobre per la Naples Shipping Week, importante occasione per celebrare la centralità marittima di Napoli.



# Le nuove rotte artiche

## L'eccezionale sviluppo della navigazione attraverso il Polo Nord: opportunità e nuove sfide

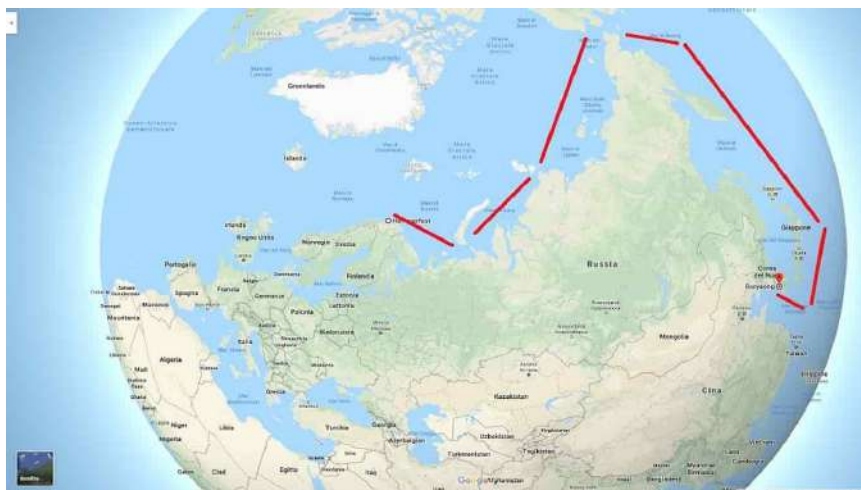
di *Gianluca Di Feo*

Giornalista e Defence Correspondent di la Repubblica

Una delle piattaforme digitali più diffuse ha reso disponibile un film di fantascienza girato nel 1959: "La guerra di domani". Un B movie in bianco e nero di poche pretese, con però uno scenario profetico: immaginava uno sviluppo eccezionale della navigazione commerciale attraverso il Polo Nord grazie a flotte di navi rompighiaccio e sottomarini-cargo, tutti a propulsione nucleare. Oggi questo scenario è diventato realtà. Il merito non è dell'innovazione tecnologica: siamo davanti al peggior danno del riscaldamento globale. Il clima malato scioglie la calotta polare e con una velocità drammatica apre nuove rotte alla navigazione.

Spesso nella storia dell'umanità il progresso ha mostrato due facce contrapposte. La ricerca di un percorso marittimo alternativo verso le Indie ha portato Cristoforo Colombo a scoprire un continente, con poi secoli di sfruttamento coloniale. Nonostante questo, il 12 ottobre 1492 ha scandito una svolta: è considerata la data d'inizio dell'età moderna. Adesso la dissoluzione della banchisa ci mette davanti a un'altra opportunità epocale.

Il disgelo ci consegna un eldorado di materie prime una più preziosa dell'altra e di rotte dimezzate per il commercio internazionale. I dati sono illuminanti: lo scorso anno le navi che hanno solcato la regione artica sono cresciute



*La nuova rotta artica (Fonte: MeteoWeek.com)*



*Nave Alliance in attività di ricerca in Mar Artico (Fonte: Marina Militare)*

te del 40 per cento rispetto al 2013. Il monitoraggio condotto dal PAME -Arctic Council Working Group on the Protection of the Arctic Marine Environment - ne ha contate 1812. Sono numeri che potrebbero non impressionare se confrontati con i transiti nel Canale di Suez, che nel 2025 sono stati più o meno un migliaio al mese. Eppure proprio Suez rischia di perdere una fetta consistente del traffico, perché il passaggio a Nord Est di fronte alle coste settentrionali della Russia è già attivo in oltre metà dell'anno e riduce il viaggio in maniera impressionante: 18-20 giorni contro 40-50.

Con un gioco di parole, si potrebbe dire che gli armatori hanno cominciato a rompere il ghiaccio e varare petroliere, bulk carrier e persino navi da crociera progettate per affrontare le acque dell'estremo Nord. Da solo il Yamal Gas project siberiano sta spingendo a costruire enormi bastimenti gasieri. E paradossalmente le sanzioni contro Mosca per l'invasione dell'Ucraina hanno intensificato gli scambi di merci e idrocarburi con Pechino attraverso il Passaggio a Nord Est.

In un mondo ormai dominato dai rapporti di forza, le rotte artiche stanno innescando vere crisi geopolitiche. Gli altri due passaggi - quello a Nord Ovest seguendo il litorale canadese e quello che passa proprio dal Polo - hanno reso strategica la Groenlandia. Donald Trump vuole talmente tanto l'isola danese da minacciarne l'occupazione e irritare gli alleati. La bufera tra America ed Europa attualmente si è placata. Ma il vento nell'Artico cambia all'improvviso e raggiunge in fretta una potenza straordinaria. Senza accordi internazionali per la gestione di minerali e navigazione, questi mari gelidi rischiano di trasformarsi in Far West, dove conta solo la legge del più forte.



*Nave mercantile in navigazione (Fonte: Osservatorio Artico)*



# NOTIZIARIO della MARINA



*La Marina Militare e gli equipaggi raccontati  
con uno sguardo autentico e contemporaneo*

Abbonati a 20 euro l'anno.

Scopri come, inquadra il QR Code



# Il valore dello sport italiano

## Intervista al Presidente del CONI Luciano Buonfiglio

di Lorenzo D'Ilario

Giornalista e collaboratore rivista "Lega Navale"



*Dopo aver iniziato a praticare nuoto e vela al Circolo Nautico Posillipo si è trasferito a Milano all'età di 15 anni, optando per la canoa. Cosa rappresenta per lei il mare?*

Il mare è identità, appartenenza. È il posto in cui ho imparato il rispetto: l'acqua ha delle regole non scritte che ti impone. L'acqua non la domini: la ascolti. Ti insegna l'umiltà, la misura, la responsabilità. Ti ricorda che non controlli tutto. Posillipo, per me, è memoria: gli inizi da bambino, il Circolo, le prime gare, l'idea che lo sport non sia solo prestazione ma anche appartenenza. Ma una volta trasferitomi a Milano, quella cultura non è venuta meno, quel legame non si è spezzato, si è trasformato, perché l'acqua è diventata anche lago, canali, Idroscalo. La canoa, prosecuzione naturale di quell'educazione, mi ha dato un linguaggio sportivo definitivo. Tornando al mare, ogni volta che lo guardo ritrovo un pezzo della mia identità, della mia storia.

*Lo sport italiano è reduce dal grande successo delle Olimpiadi di Milano Cortina 2026. Quali sono a suo avviso i principali punti di incontro tra sport invernali e nautici?*

Sembrano mondi lontani, in realtà condividono molto. Sono sport che si confrontano con la natura, che sia essa vento, corrente, neve, acqua. Sono sport che, più di altri, possono essere condizionati da variabili esterne che vanno colte e valutate 'al volo'. Si tratta di discipline che richiedono un adattamento rapido. Esse condividono, inoltre, la necessità di una componente tecnica che studia i materiali, necessita di ricerca e preparazione scientifica. Gli sport invernali e quelli nautici hanno in comune la cultura del dettaglio e per raggiungere grandi risultati non ci si improvvisa. Il record storico di 30 medaglie vinte dall'Italia Team a Milano Cortina 2026, sommato al record registrato a Parigi 2024 confermano il nostro Paese tra i primi 4 posti del medagliere combinato delle ultime edizioni estive e invernali. Dietro c'è un grande lavoro di squadra tra tutti i soggetti coinvolti: atleti, tecnici, Federazioni, Gruppi Sportivi Militari e Civili, Preparazione Olimpica e Istituto di Medicina e Scienza dello Sport del CONI.

*Prima di diventare un dirigente sportivo ha collezionato 36 presenze nella Nazionale italiana di canoa, partecipando a cinque campionati del mondo e alle Olimpiadi di Montreal 1976 nel K4 1000 m. Quali sono i valori più importanti che le ha trasmesso la sua carriera da atleta?*

Il valore del lavoro silenzioso. Le presenze in Nazionale, i Mondiali, i Giochi Olimpici di Montréal 1976: sono tappe importanti, ma ciò che resta davvero è la quotidianità e la metodologia dell'allenamento. Da atleta ho imparato il senso di squadra, capito cosa serve veramente agli atleti per eccellere. Dopo la disastrosa esperienza olimpica di Montreal, ho compreso che avrei dovuto dare il mio contributo al movimento come dirigente per cercare di migliorare le cose.

*Dal 2005 al 2025, per sei mandati consecutivi, ha guidato la Federazione Italiana Canoa Kayak (FICK). Qual è il bilancio del suo ventennio di presidenza? (Ci piacerebbe evidenziare anche l'organizzazione dei Campionati del Mondo di Canoa e Paracanoa 2025 come un suo lascito alla Federazione).*

È stato un percorso lungo, impegnativo, ma ricco di soddisfazioni. Abbiamo lavorato per dare stabilità e credibilità alla Federazione, investendo sulla base e sulla qualità tecnica. Il bilancio lo riassumo in una parola: crescita. Crescita di risultati, certo, ma soprattutto di credibilità e di struttura. In vent'anni abbiamo lavorato per rendere la Federazione più solida, più moderna, più internazionale, con un'attenzione costante alla base e alla qualità tecnica. I Campionati del Mondo di Canoa e Paracanoa del 2025 a Milano rappresentano un punto alto di questo cammino: non solo un evento sportivo, ma una dimostrazione di maturità organizzativa. È stato un po' il mio passaggio di testimone: ho lasciato una Federazione solida, ambiziosa e pronta a continuare a crescere.

*Il 26 giugno è stato eletto Presidente del CONI, raccogliendo la pesante eredità di Giovanni Malagò. Quali sono le sfide e le innovazioni più significative che intende apportare nel quadriennio olimpico 2025-2028?*

La prima è consolidare i risultati senza adagiarsi. Milano Cortina è stata un successo, ma lo sport vive di continuità e stiamo già lavorando per Los Angeles 2028. Il secondo obiettivo è quello di rafforzare il sistema sportivo dialogando con le istituzioni, collaborando con Sport e Salute, dando un'attenzione particolare alla scuola, alla salute pubblica, alla lotta alla sedentarietà. Il nostro modello è chiamato a confrontarsi con alcune sfide strutturali del Paese, che non riguardano soltanto lo sport ma l'intero sistema sociale. Penso, in particolare, alla denatalità, che incide direttamente sulla base della pratica sportiva e sulla capacità di coinvolgere le giovani generazioni; alla presenza dello sport nel sistema scolastico; e alla carenza e obsolescenza degli impianti sportivi, soprattutto nei territori più fragili. Sono sfide che richiedono una visione di lungo periodo e un'azione coordinata tra istituzioni, sistema sportivo e comunità locali. E poi gli atleti che sono centrali nel nostro lavoro quotidiano, non per slogan. Da atleta, da ex presidente di Federazione e da dirigente che ha vissuto lo sport dall'interno, so bene che il percorso dal vivaio al podio olimpico è il risultato di un ecosistema complesso, fatto di regole, valori e strutture solide.



*Lo scorso novembre ha avuto un cordiale incontro con il Presidente della Lega Navale Italiana, l'Amm. Donato Marzano presso la sede del CONI. Cosa unisce i due enti pubblici non economici e su quali tematiche pensa che potrebbe eventualmente avviarsi una collaborazione? (promozione sociale degli sport nautici, attenzione ai giovani provenienti da contesti di svantaggio socio-economico, ecc.)*

Ci unisce una funzione pubblica e una visione educativa dello sport. La Lega Navale, così come il CONI, ha una presenza capillare sul territorio e una tradizione importante nel sociale. Possiamo lavorare insieme sulla promozione degli sport nautici tra i giovani, in particolare in contesti dove lo sport può diventare uno strumento di inclusione, di riscatto sociale. E possiamo farlo valorizzando il mare come patrimonio culturale e ambientale. Non va infatti tralasciato il tema, a me caro, che riguarda la sicurezza, la responsabilità e il rispetto del mare. Si tratta di valori civili prima ancora che sportivi.

*Nelle scorse settimane è stata presentata ufficialmente l'America's Cup 2027, che avrà luogo nel campo di regata tra Posillipo e Castel dell'Ovo, proprio nei luoghi in cui è nato. Qual è lo stato di salute della vela azzurra e quali emozioni le suscita il fatto che Team New Zealand abbia scelto proprio le coste italiane per il trofeo sportivo più antico del mondo?*

Per me è un'emozione doppia. Da Presidente del CONI è una straordinaria opportunità per il Paese, da napoletano di Posillipo è qualcosa di più intimo. Vedere il campo di regata tra Castel dell'Ovo e i luoghi in cui ho trascorso la mia infanzia ha un valore simbolico forte. È la dimostrazione che l'Italia può essere scenario naturale dei grandi eventi, con credibilità e fascino. Dopo Milano Cortina 2026, l'America's Cup ci offre un'altra opportunità unica per lo sport, per l'indotto, per la città e per l'immagine internazionale del Paese. L'Italia è credibile quando propone grandi sfide e le sa sostenere con qualità. Il nostro Paese non sogna i grandi eventi, ma lavora affinché si realizzino nel migliore dei modi.

*La Fiamma Olimpica ha concluso il suo viaggio con un ultimo tratto speciale in acqua sulla Darsena di Milano che ha visto il passaggio di torcia tra Antonio Rossi e Beniamino Bonomi, la storica coppia olimpica di Sydney 2000 e Atene 2004, circondati da oltre cento giovani canoisti che hanno accompagnato il fuoco sacro verso l'Arco della Pace a bordo di canoe, kayak, dragon boat e sup. Anche alla luce di questo momento dall'alto valore simbolico, qual è il futuro della canoa azzurra?*



Quella immagine con i campioni olimpici e i ragazzi in acqua insieme, racconta molto. È esattamente l'idea di futuro che mi piace: la tradizione che non si celebra soltanto, ma si trasferisce. Il futuro della canoa azzurra, guidata proprio da Antonio Rossi, dipende dalla capacità di continuare a investire sulla base, sui tecnici, sui territori e sulle opportunità di pratica. E dipende anche dalla nostra abilità di rendere questo sport sempre più accessibile.

# 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** €

# Il silenzio degli abissi

## Il più volte primatista mondiale di apnea Umberto Pellizzari racconta il suo lungo rapporto con il mare

di Antonello de Renzis Sonnino

Direttore responsabile rivista "Lega Navale" e addetto alle relazioni esterne della LNI

**U**mberto Pellizzari, una leggenda dell'immersione sportiva in apnea, 60 anni e con 16 record mondiali stabiliti, essendo stato tra l'altro nel 1999 il primo uomo a toccare i 150 metri di profondità in assetto variabile no limits, ci racconta il suo lungo rapporto con il mare, iniziato da giovane e sempre basato sul rispetto, la consapevolezza dei propri limiti, la preparazione tecnica, ma direi anche il profondo amore per il continente blu che lo hanno spinto ad immergersi in diversi mari del mondo, anche se il mare di casa, il Mar Mediterraneo, rimane il suo preferito. Oltre ai numerosi successi sportivi è stato determinante nello sviluppare la cultura dell'immersione in apnea, avendo creato nel 1995 l'Apnea Academy, insieme a Renzo Mazzarri, campione di pesca subacquea, e un gruppo di medici di varie discipline (psicologi, medici iperbarici) e istruttori subacquei, allo scopo di creare un polo per la divulgazione della cultura dell'apnea subacquea fondata sul benessere e sul legame tra l'uomo ed il mare.



ne della cultura dell'apnea subacquea fondata sul benessere e sul legame tra l'uomo ed il mare.

*Nasce a Busto Arsizio, in provincia di Varese, lontano dal mare. Ci racconta cosa l'ha spinto ad avvicinarsi al continente blu e alle sue profondità?*

È iniziato quasi per caso: avevo paura dell'acqua, così mia madre decise di mandarmi in piscina a quattro anni. Busto Arsizio non ha tradizione di mare, ma dopo pochi mesi in acqua la paura sparì completamente. A cinque anni iniziai a gareggiare con gli altri bambini e presto passai all'agonistica, che richiedeva allenamenti quotidiani.

Per rompere la monotonia, cominciai a trattenere il respiro sott'acqua il più a lungo possibile: fu così che scoprii l'apnea.

Il vero salto lo feci durante il servizio militare. Ero nei Vigili del Fuoco, nel gruppo sportivo, e mentre completavo la tesi chiesi il trasferimento al comando provinciale di Livorno per essere mandato all'Elba. A Portoferraio iniziai ad allenarmi in profondità: quell'organizzazione e quell'esperienza furono fondamentali per permettermi di crescere e affermarmi nel mondo dell'apnea.

*A partire dal 1984 si è dedicato in maniera esclusiva all'immersione in apnea. Quali sono le peculiarità che l'hanno spinto verso questa disciplina assai competitiva?*

Quando avevo 10-12 anni e mi appassionai all'apnea, trascorrevi i pomeriggi a provare a battere i miei record trattenendo il respiro. Per un ragazzino, una disciplina così "innaturale" è affascinante: possiamo resistere senza mangiare o bere per giorni, ma respirare è essenziale, e quindi ci si chiede cosa possa avere di bello qualcosa di così contrario alla natura umana.

Eppure, proprio in questo, se l'apnea è praticata correttamente e con la respirazione giusta, emergono sensazioni particolari e molto profonde.

La ragione per cui mi avvicinai a questa disciplina fu semplicemente l'attrazione per questa esperienza. A dieci anni non pensi a diventare campione del mondo: inizi perché vuoi metterti alla prova, capire i tuoi limiti, migliorarti. Poi, con i ragazzini con cui nuotavo, iniziammo a fare piccole sfide: resistere il più possibile senza respirare, percorsi subacquei contando le piastrelle invece delle vasche.

È nato tutto così. Non c'era una ragione precisa: se avessi scelto tennis o calcio, probabilmente non sarei diventato apneista.

*Anche il mondo dell'immersione agonistica in apnea presenta delle sfide leggendarie tra campioni. Basti pensare prima di lei alla sfida continua tra Maiorca e Mayol e la sua avvincente competizione con il cubano Francisco Ferreras Pipin. Come si vive il confronto continuo con il proprio avversario sportivo?*

Credo che, soprattutto nel mezzo della competizione, quando ti sfidi e cerchi di superare l'altro, spesso non te ne rendi conto, o non vuoi ammetterlo, ma provi comunque un forte rispetto per il tuo avversario.

È proprio quel rispetto che, nei momenti difficili, ti spinge ad allenarti anche quando non ne hai voglia: devi andare in acqua e dare il massimo, anche per l'altro. In uno scontro uno contro uno, magari non lo ammetti sul momento, ma dopo la competizione ti rendi conto che proprio quella motivazione ti ha portato al risultato.

Questa sfida è stata importante anche mediaticamente: eravamo spesso in televisione e si parlava di noi e del mondo dell'apnea. In fondo, la competizione crea inevitabilmente interesse.

*La preparazione fisica e le conoscenze tecniche sono gli elementi fondamentali per poter affrontare il mare in sicurezza, sia sopra che sotto la superficie. Nel caso dell'immersione in apnea su cosa si deve prestare la massima attenzione?*

Credo che una delle regole fondamentali sia quella di non andare mai in acqua da soli, sia che si tratti di un atleta ad alto livello o un principiante che sta scoprendo quel mondo, però è importante non essere mai da soli. È fondamentale avere sempre una persona pronta a intervenire in caso di problemi. In apnea questo non significa qualcuno capace di scendere fino alla tua stessa quota: il 90-95% degli incidenti avviene molto vicino alla superficie. Serve piuttosto qualcuno in grado di recuperarti negli ultimi metri e riportarti su, ma soprattutto di effettuare le manovre di primo soccorso (BLS) e le tecniche di rianimazione.

La sicurezza viene prima di tutto: non si dovrebbe mai fare apnea senza le condizioni adeguate. Poi viene la tecnica, per esempio la corretta compensazione per evitare problemi alle orecchie, e la consapevolezza dei propri limiti, restando sempre in una zona di comfort e tranquillità anche dal punto di vista della performance.

*Purtroppo ancora oggi si registrano incidenti, specie nel periodo estivo, che coinvolgono apneisti, talvolta con il coinvolgimento di imbarcazioni che non rispettano i requisiti di sicurezza previsti dalle norme vigenti. Anche la Lega Navale Italiana si sta dedicando ad una campagna di sensibilizzazione sull'argomento, denominata "Eliche responsabili" e in fase di lancio per la prossima stagione. Cosa pensa si possa ancora fare?*



Questo è un problema reale. Le persone muoiono in acqua non per gli squali, come spesso si pensa, ma molto più frequentemente per incidenti con le imbarcazioni. Come diceva lei, capita spesso che barche o gommoni non vedano il sub o il pescatore in apnea. Eppure queste persone trascorrono circa l'80% del tempo in superficie: respirano, recuperano, si preparano alla successiva immersione.

Proprio per questo a volte vengono colpite dalle eliche, con conseguenze anche molto tragiche. C'è ancora molto da fare sul fronte della sicurezza. Chi va per mare dovrebbe conoscere le regole: sapere cosa indica la bandiera del sub, a quale distanza mantenersi, quali segnali rispettare.

Il problema è che spesso in mare arrivano anche persone che non hanno una vera formazione. Penso, ad esempio, a chi viene da città lontane dal mare, affitta un gommone con un motore da 40 cavalli e esce con la famiglia senza sapere cosa significhi una bandiera rossa e bianca o altri segnali di sicurezza.

Per questo sarebbe importante lavorare di più sulla cultura della sicurezza in mare, magari iniziando anche dalle scuole, per far capire fin da subito quali pericoli possono nascondersi dietro segnali che spesso vengono ignorati.

*L'immersione d'inverno o in acque fredde cosa comporta per l'apneista? Ci sono differenze sostanziali con l'attività in periodo estivo?*

Sì, le differenze sono molte, soprattutto per il cambio di temperatura. In inverno ci si allena con mute più spesse, che rendono la discesa più difficile: bisogna spingere di più, si respira meno facilmente in superficie e si è meno rilassati. Sono quindi condizioni più impegnative.

Però, dal punto di vista della preparazione atletica, questa difficoltà può anche diventare un vantaggio. Allenarsi in acque calde sarebbe l'ideale, ma non tutti possono farlo. Io, per esempio, ho sempre amato allenarmi nel Mediterraneo: anche quando preparavo stagioni importanti, come i Mondiali, tornavo spesso qui. A maggio, quando l'acqua è ancora fredda, oppure in inverno, approfittavo di qualche rientro per fare immersioni con mute più spesse. Sono allenamenti più duri, ma quando poi ti trovi in condizioni migliori ti sembra di andare molto più forte.

Inoltre il mare d'inverno ha un fascino speciale. Non perché sia più bello di quello estivo: il mare è sempre bello. Ma ricordo una frase di un giornalista francese che mi ha colpito molto: diceva che "I mari tropicali sono mari in abito di carnevale, mentre il Mediterraneo è un abito da gala".

Il Mar Rosso, le Maldive o i Caraibi sono splendidi, ma quando impari davvero a conoscere il mare, il Mediterraneo ti dà qualcosa di unico. Io forse sono di parte, perché ci sono nato, ma resto convinto che sia il mare più bello del mondo. Anche in inverno, quando è meno frequentato: basta immergersi su una roccia o su una secca per scoprire ambienti completamente diversi da quelli estivi. Ed è proprio questo continuo cambiare che lo rende così affascinante.

*Il mare richiede attenzione ma anche grande rispetto, oltre che salvaguardare l'ambiente e la sua biodiversità. Quale osservatore privilegiato della situazione sotto la superficie del mare sta notando criticità o cambiamenti nell'ambiente marino?*

Io sono anche un pescatore subacqueo, quindi quello che noto viene dall'esperienza diretta in acqua. A volte pensi: "Quest'anno ci sono pochissimi dentici". Poi l'anno dopo tornano, magari mentre diminuiscono altre specie, come le ricciole. Con il tempo capisci che queste dinamiche sono spesso cicliche: esistono leggi della natura che probabilmente non conosciamo fino in fondo e che portano a periodi diversi per le varie specie.

Un'altra cosa che noto, non da biologo o da accademico ma semplicemente da uomo

di mare, è la quantità di rifiuti. Mi sembra di vedere più plastica rispetto al passato, e questo è molto triste.

Ancora più preoccupante è pensare alla plastica che non vediamo, la microplastica, che rappresenta forse il problema più grande. Per questo credo che non possiamo aspettare di arrivare al punto di non ritorno: bisogna intervenire seriamente per affrontare il problema. La sensazione, negli ultimi anni, è che la quantità di plastica presente in mare sia aumentata.

*Ha fondato un polo formativo di eccellenza, l'Apnea Academy, ha scritto libri, ha collaborato con istituti di ricerca, istituzioni anche militari come il Raggruppamento Subacquei ed Incursores "Teseo Tesei" (COMSUBIN) della nostra Marina Militare, ritiene che sviluppare una cultura marittima nel settore del mare sia ancora una necessità prioritaria?*

Sì, credo che il mare sia una vera scuola di vita. Per questo sviluppare una cultura del mare può solo fare bene. La collaborazione con le realtà che citava è molto interessante: nel mio caso, per esempio, collaboro con il COMSUBIN della Marina.

Ero convinto che da questo incontro potessero nascere grandi opportunità, e in effetti è stato così. Parliamo di reparti d'eccellenza, uomini di mare con una preparazione straordinaria, ma anche loro hanno scoperto quanto l'apnea possa offrire, soprattutto dal punto di vista della gestione del corpo e della mente.

Non tanto sul piano tecnico-operativo, dove hanno già competenze altissime, quanto su aspetti come la respirazione, il controllo dello stress e dell'ansia, la capacità di restare lucidi anche in situazioni difficili. L'apnea insegna proprio questo: trattenere il fiato, sapere che l'aria è lì vicino, ma mantenere la calma e restare padroni della situazione.

Negli ultimi anni si è capito sempre di più quanto siano fondamentali elementi come la respirazione corretta, la gestione dello stress, la calma e l'acquaticità. E per chi passa gran parte delle proprie operazioni in acqua, migliorare questo rapporto con l'ambiente marino può fare davvero la differenza.

*In conclusione, cosa consiglierebbe ad un giovane intenzionato a cimentarsi nell'immersione sportiva in apnea?*

Il primo consiglio che darei è di fare un corso di apnea con una scuola seria. Quando l'essere umano entra in acqua si porta dietro molti errori istintivi, legati alla nostra natura. Un buon istruttore, invece, ti aiuta fin da subito a correggerli e a costruire una base tecnica pulita. Questo permette di immergersi meglio e, soprattutto, in sicurezza.

Perciò il consiglio è proprio questo: fate un corso, avvicinatevi all'apnea nel modo giusto ed eliminate quegli errori che, con il tempo, potrebbero diventare pericolosi.

E soprattutto, all'inizio, non pensate alla performance, a resistere qualche secondo in più o a spingervi oltre. Cercate piuttosto di scoprire le sensazioni e le emozioni che l'apnea può dare, lavorando sul rilassamento e sull'ascolto del proprio corpo.



# Remare per includere (senza confini): il progetto RAEX

## “D’Inverno sul Po”: la prima volta della Sezione LNI di Pomezia alla storica regata

di Roberta Bedin

Istruttrice canottaggio LNI Pomezia

**I**l Gruppo Sportivo Canottaggio della Lega Navale Italiana Sezione di Pomezia ha preso parte, in trasferta a Torino, alla storica Regata Internazionale “D’INVERNO SUL PO”, organizzata dalla Canottieri Esperia. Giunta alla sua 43° edizione, la manifestazione si è svolta sabato 7 e domenica 8 febbraio lungo un suggestivo percorso di 5000 metri. Si tratta di una delle competizioni più rinomate e iconiche del panorama internazionale, con la partecipazione di circa 3500 atleti provenienti da 120 società e 45 equipaggi stranieri.

Il G.S. Canottaggio della Lni Pomezia alla sua prima esperienza in questa tipologia di regata, animato da grande grinta ed entusiasmo sotto la guida del tecnico Roberta Bedin, ha scelto questo evento per incontrarsi con gli altri partner del Progetto europeo RAEX – Rowing Against Exclusion.

Gli equipaggi iscritti sono stati:

un 8+ master mix 43-55: Marta Leggio, Massimiliano Celletti, Irina Trofimova, Antonella Scivoli (Circolo Ondina Generali), Andrea Orsini (Circolo Deportivo), Enrico Agolini, Roberto Vitto, Giada Giannoni, timoniere Roberta Bedin (Circolo Tiber Rowing Club); un 4x master mix 55-64: Vincenzo Marcasciano, Susanna

Patricolo, Nada Filippone, Riccardo Cosoli (Circolo Tiber Rowing Club);

un 4x master 43-54: Giulio Dal Magro (Circolo Ondina Generali), Giampaolo Rossi (Circolo Ondina Generali), Giulia Venere, Roberta Bedin (Circolo Tiber Rowing Club).

RAEX è stato rappresentato da 32 vogatori, che hanno gareggiato in equipaggi misti su diverse classi di imbarcazioni, dal doppio all’otto. Ad atleti provenienti da tutta Italia si sono aggiunti partecipanti da Svezia e Cipro, unendo diverse culture del canottaggio, background di club ed esperienze personali all’interno degli stessi equipaggi, rappresentando 9 società di canottaggio, italiane e internazionali: un segno concreto di come RAEX sia cresciuta da una singola organizzazione a una rete di club allineati attorno a valori condivisi.



Questa diversità non casuale riflette l'essenza stessa del Progetto: allenarsi e gareggiare in equipaggi misti significa imparare ad adattarsi, ascoltare, fidarsi e competere insieme, a parità di condizioni.

Partecipare a un evento così ampio e di grande portata ha consentito a RAEX di portare pratiche inclusive nel cuore della comunità del canottaggio, dove le tradizioni sono forti e la visibilità è elevata. Gareggiando fianco a fianco con centinaia di equipaggi, le squadre miste RAEX hanno dimostrato, in modo concreto e pubblico, che il canottaggio misto funziona, non come eccezione, ma come modello normale ed efficace.

Si è voluto dimostrare come la metodologia del progetto si traduca in contesti di regata reali: posizionare equipaggi misti all'interno di un evento di grande visibilità ha voluto rafforzare l'idea che inclusione e performance possano coesistere.

Nel contesto di una regata ampia, aperta e impegnativa, i valori RAEX possono essere visti, discussi e potenzialmente adottati da altri, andando oltre la tempistica del progetto stesso.

Mentre il progetto RAEX si conclude formalmente nel 2026, momenti come D'Inverno sul Po dimostrano che il suo impatto si estende oltre. La regata diventa un ponte tra ciò che è stato costruito e ciò che continuerà in seguito, nei club, nelle sessioni di allenamento e negli eventi futuri.

Sulle acque del Po, per RAEX non c'era solo una gara, ma la condivisione di una visione del canottaggio: inclusiva, collaborativa e aperta a tutti coloro che sono disposti a collaborare.

Il Remare contro l'esclusione (RAEX) individua il canottaggio come mezzo di apprendimento permanente, inclusione sociale e tutela degli atleti; favorisce la crescita personale, l'uguaglianza e la sicurezza di tutti i partecipanti. Lo sport, in particolare il canottaggio, è quindi più di una semplice competizione: è uno strumento potente che vuole garantire pari opportunità e crescita per tutti, indistintamente.

RAEX sfrutta il canottaggio nelle sue diverse forme come strumento per:

- Promuovere l'inclusione sociale, abbattendo barriere legate a genere, capacità, contesto socioeconomico e diverse abilità.
- Migliorare il benessere fisico e mentale, incoraggiando uno stile di vita attivo ed equilibrato.
- Sostenere il lavoro di squadra, la resilienza, la leadership e la disciplina, sviluppando così competenze essenziali e trasversali per la crescita personale e professionale nel mercato del lavoro.

Inoltre, individua nella tutela - proteggere il benessere fisico, psicologico ed etico degli atleti - un fondamento per garantire che lo sport rimanga un ambiente sicuro e accessibile per tutti. Ancora più importante nell'apprendimento degli adulti, i quali portano esperienze e bisogni diversi.

L'importanza di creare ambienti sicuri e inclusivi per prevenire discriminazione, abusi e disuguaglianze di genere, e di garantire un accesso equo alle opportunità sportive rimuovendo barriere finanziarie, culturali e strutturali che ostacolano la partecipazione degli adulti allo sport, sono ulteriori elementi che insieme





al fornire supporto psicologico e mentoring tramite programmi di benessere mentale, costituiscono i tasselli del puzzle degli obiettivi RAEX.

RAEX dimostra che il canottaggio può essere più di uno sport: può essere uno strumento educativo, una fonte di empowerment e un motore per l'inclusione sociale. Con l'evoluzione dello sport, la tutela e l'accessibilità diventano pilastri fondamentali per garantire che ogni individuo, indipendentemente da età, genere o provenienza, abbia l'opportunità

di imparare e crescere attraverso il canottaggio. Questo comprende atleti con abilità diverse che diventano opportunità di esperienza e conoscenza di livello per il team e divenendo un surplus qualitativo per l'intera squadra

RAEX rafforza la trasformazione che sta attraversando il mondo del canottaggio -ora più attento all'uguaglianza di genere, all'inclusione e alla crescita educativa- creando opportunità di apprendimento per gli adulti attraverso lo sport e sviluppando un modello di tutela che possa essere replicato nei settori dello sport e dell'istruzione.

Il Progetto si è inserito naturalmente nell'essenza della Lega Navale Italiana che nella Carta dei Valori sottolinea la sua anima più pura, andando a braccetto con tutti i piani RAEX.

Conoscenze e amicizie personali del Direttore Sportivo Canottaggio Roberta Bedin, hanno permesso che la Lni Pomezia venisse coinvolta nel Progetto, mostrandosi sin da subito elemento di grande impulso partecipando ad un evento a Maiori (Salerno) con gli altri partner e attivando in sede diversi eventi di successo focalizzati sugli obiettivi da raggiungere, ma dando ampio respiro al canottaggio in tutte le sue forme, anche quelle della ginnastica propeudica a questa disciplina quale il pilates. L'evento AMAREMARE - giornata di promozione

del canottaggio costiero per tutti- si svolge ogni anno nel mese di maggio a Torvaianica e nel 2025 si è inserito spontaneamente quale mezzo di raggiungimento degli obiettivi Raex, mettendo in luce la capacità di unire persone di diversa provenienza, genere, cultura, professione, capacità personali, ecc, in team sia per formare equipaggi nelle uscite in barca e nella pratica sportiva, sia per ogni piccola collaborazione all'organizzazione dell'evento.

Il Progetto Raex si conclude affermando di aver raggiunto la totalità degli obiettivi prefissati ed anzi di aver tracciato una strada da seguire aldilà di strutture preconfezionate e incardinate in un tracciato specifico. Bensì libera da qualsiasi contesto specifico poiché divenuta parte integrante di uno stile di vita assunto e riconosciuto quale tale.



# L'erosione costiera in Italia: cause, impatti e mitigazione

## Dal ciclone Harry alla Blue economy

di Fabio Matano

Primo Ricercatore, Geologo, CNR-ISMAR Napoli

**L**e coste sono degli ambienti fisici estremamente dinamici influenzati da complessi processi naturali marini e terrestri e dall'azione antropica. Diversi fattori concorrono all'intensificarsi dei fenomeni erosivi, tra cui l'innalzamento del livello del mare, la riduzione degli apporti sedimentari fluviali, l'aumento della frequenza e intensità delle tempeste e l'impatto delle attività antropiche come l'urbanizzazione e la costruzione di infrastrutture.

L'erosione costiera rappresenta una sfida significativa per le regioni costiere del Mar Mediterraneo. Secondo uno studio dell'United Nations Environment Programme - Mediterranean Action Plan (2017), circa il 28% delle coste mediterranee sono soggette a erosione, con tassi medi di arretramento della linea di costa che possono raggiungere anche 1-2 metri all'anno in alcune aree. L'erosione costiera è un processo ampiamente diffuso su tutti i quasi 8.200 km delle coste italiane; secondo il Rapporto ISPRA (2019), circa il 41% dei 4.700 km di costa bassa è affetto da avanzamento o arretramento, mentre lungo i 2.660 km di costa alta risultano censiti oltre 4135 fenomeni franosi (Progetto IFFI; ISPRA, 2020) per una media di circa tre frane ogni 2 km di costa e i processi di instabilità contribuiscono all'arretramento dei fronti delle falesie.

Il fenomeno dell'erosione costiera è innescato, soprattutto, dalla riduzione dell'apporto di sedimenti da parte dei fiumi dovuto a varie problematiche di uso e gestione del territorio dei bacini imbriferi retrostanti; inoltre, opere portuali e moli possono interrompere il flusso sedimentario lungo la costa.

La situazione è in rapido peggioramento a causa dell'innalzamento globale del livello del mare che si combina localmente con la subsidenza delle pianure costiere, spesso accelerata dall'emungimento delle acque dalle falde sotterranee, producendo ulteriori impatti negativi sugli equilibri terra-mare. I cambiamenti climatici in corso stanno, inoltre, causando un incremento della frequenza e dell'energia degli eventi estremi di mareggiata.

I cicloni mediterranei sono intensi sistemi di bassa pressione che si formano nel Mar Mediterraneo, spesso caratterizzati da piogge torrenziali, venti fortissimi e mareggiate estreme. Sebbene meno estesi degli uragani atlantici, quelli più potenti prendono il nome di Medicane (*Me-*



*Spiaggia di Miliscola-Miseno (Bacoli, Napoli), dove sono presenti dagli anni '60-'70 alcune scogliere emerse discontinue, parallele alla costa, per contrastare l'erosione della spiaggia.*



*Capo Miseno, Bacoli (NA),  
con le falesie di tufo colpite dalle onde.*

*diterranean Hurricane*) e sono in grado di generare onde di tempesta eccezionali che amplificano drasticamente i processi erosivi costieri. L'impatto erosivo si manifesta nelle coste alte rocciose, come quelle liguri e campane, con intensi fenomeni di scalzamento al piede delle falesie e conseguenti imponenti crolli, mentre le coste basse sabbiose, tipiche dell'Adriatico settentrionale, possono subire arretramenti della linea di riva fino a 10-20 metri in singoli eventi. L'erosione compromette gravemente i sistemi dunali, eliminando la prima linea di difesa naturale contro le mareggiate, favorisce l'intrusione salina nelle falde acquifere costiere, compromettendo gli ecosistemi retrodunali e l'agricoltura litoranea, e causa danni strutturali significativi alle infrastrutture costiere.

L'ultimo esempio in questo senso è stato fornito dal "ciclone Harry", che è stato un evento meteorologico estremo che ha colpito duramente l'Italia meridionale alla fine di gennaio 2026. Il fenomeno ha flagellato in particolare le coste di Sicilia, Calabria e Sardegna, causando danni stimati in centinaia di milioni di euro con devastazioni di strade e infrastrutture costiere, interruzioni ai servizi essenziali, naufragi di imbarcazioni di migranti con numerose vittime. L'eccezionale forza del mare è documentata dalla Rete Ondametrica Nazionale (ISPRA),

che ha misurato altezze di onda estreme di oltre 16 m e un'altezza d'onda significativa che si è mantenuta tra 6 m e 8 m per oltre 24 ore al largo del Canale di Sicilia.

Il livello medio globale del mare è aumentato di  $20 \pm 5$  cm tra il 1901 e il 2018, con tassi crescenti. Secondo gli scenari previsionali dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2023), il livello del mare è destinato ad innalzarsi ulteriormente (fino a 80 cm) entro il 2100, ed è quindi necessario fare tutti gli sforzi possibili in ambito europeo e mondiale per ridurre il contributo antropico all'aumento delle temperature medie alla scala globale.

A livello nazionale, è necessario elaborare una strategia efficace per la Pianificazione e la Gestione integrata delle zone costiere e della Blue Economy, che preveda anche programmi di adattamento e di arretramento strategico lungo le coste, in modo da essere pronti ai nuovi scenari indotti dai cambiamenti climatici in corso. Le strategie che verranno decise oggi si tradurranno in minori costi economici, sociali ed ambientali per le generazioni future. Accanto a questi aspetti, l'erosione costiera ha profonde implicazioni sociali e culturali. L'arretramento della costa minaccia luoghi simbolici e memorie collettive, in quanto le coste sono parte integrante dell'identità dei territori, custodi di insediamenti storici, tradizioni culturali e patrimoni archeologici.



*Spiaggia di Maiori (Salerno) con il lido invaso dalle onde di una modesta mareggiata  
(Foto di Antonio Mercadante).*



LA LE MANS DEL TIRRENO INIZIA QUI

# XI EDIZIONE

## 25/26 APRILE 2026

**BANDO - ISCRIZIONI - INFO - [www.scheriacup24.it](http://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



Comune di Procida



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

INFO



# Beach Sprint:

## lo spettacolo del canottaggio che rinasce sulla sabbia (e rischia di scomparire)

di Lara Maule

Responsabile ambiente Lega Navale Italiana e atleta beach sprint

C'è un nuovo sport che lega natura e futuro. Un futuro che oggi appare sempre più fragile lungo le nostre coste, minacciate dall'erosione. Un fenomeno che non solo mette in pericolo ecosistemi preziosi, tra flora e fauna, ma che incide in modo concreto anche sulle attività umane. Tra queste, anche uno degli sport emergenti più spettacolari degli ultimi anni: il Beach Sprint.

Dinamico e adrenalinico, il Beach Sprint rappresenta l'ultima evoluzione del canottaggio moderno, tanto da essere già destinato a debuttare nel programma olimpico di Los Angeles 2028. Una disciplina giovane, ma con radici ben piantate nel coastal rowing, il canottaggio costiero, introdotto a livello internazionale nel 2007.

A differenza del canottaggio tradizionale in acque calme, il coastal rowing si pratica in mare aperto o in grandi laghi, su distanze che variano dai 6 agli 8 chilometri. Le barche sono più robuste, larghe e stabili, progettate per affrontare onde e correnti. Il Beach Sprint prende questa base e la trasforma in uno spettacolo breve e intenso: circa 600 metri totali, dove tecnica, velocità e strategia si fondono in pochi minuti.



Lignano e la Coupe de la Jeunesse specialità Beach Sprint (Fonte: canottaggio.org)

La gara è un concentrato di azione. Si parte dalla spiaggia, con una corsa a tutta velocità verso l'imbarcazione, tenuta in acqua da due o più *handlers*. L'atleta salta a bordo, inizia a remare affrontando un percorso a slalom tra tre boe, esegue una virata di 180 gradi e punta di nuovo verso riva. Una volta toccata la sabbia, bisogna scendere dalla barca e scattare di nuovo, correndo fino al traguardo. Uno sforzo completo, esplosivo, che unisce resistenza, coordinazione e sprint finale.

Non è un caso che questa disciplina abbia rapidamente conquistato il circuito internazionale. Le competizioni di Beach Sprint sono entrate ufficialmente nel calendario della World Rowing nel 2015, dopo le prime apparizioni ai Mediterranean Beach Games in Italia. Nel 2019 si sono disputate le prime finali mondiali, segnando una crescita costante e un interesse sempre più ampio.

In Italia, il Trofeo Filippi Beach Sprint si articola in quattro tappe distribuite lungo la penisola: Mondello (PA), Lido di Fano (PU), Napoli e Marina di Castagneto (LI) sono le tappe designate per il 2026. Un circuito che richiama atleti italiani ed europei, con categorie maschili, femminili, miste e para-rowing. Il culmine della stagione è rappresentato dal Campionato Italiano, che assegna i titoli nazionali a Barletta.

Il format di gara è pensato per esaltare la competizione: si inizia con una fase di qualificazione a cronometro, i cosiddetti *time trials*, in cui ogni atleta gareggia individualmente. I migliori otto tempi accedono alla fase finale, strutturata in quarti, semifinali e finali con scontri diretti in modalità *match racing*. Testa a testa.

In questo scenario emergono anche le storie degli atleti che stanno contribuendo alla crescita della disciplina. Tra questi, Maria Lanciano, atleta di interesse nazionale e portacolori della Lega Navale Italiana di Barletta, rappresenta un esempio concreto di come passione e territorio si intreccino in questo sport.

Eppure, mentre questo sport si prepara a conquistare il palcoscenico olimpico a Los Angeles 2028, il suo habitat naturale è sempre più a rischio. L'erosione costiera potrebbe infatti ridurre drasticamente le spiagge disponibili, compromettendo gli spazi necessari per gare e allenamenti. Senza arenili adeguati, il Beach Sprint rischia di perdere la sua essenza.



Maria Lanciano tesserata presso la Lega Navale Italiana di Barletta. (Fonte: canottaggio.org)

# L'estate sta arrivando ... e la barca?

## Le principali manutenzioni invernali delle imbarcazioni

di *Benedetto Carbone*

Istruttore Lega Navale Italiana Sezione di Acitrezza

**L**a bella stagione, quella che nel periodo invernale ci ha fatto programmare mille attività in mare, le crociere ed il sole in barca, sta arrivando ed è tempo di pensare a "coccolare" la nostra barca con le adeguate manutenzioni preventive ed i controlli da effettuare prima di prendere il largo.

Certamente nell'autunno scorso e prima di affrontare il rigido inverno, che ahimè quest'anno ci ha particolarmente colpito con il ciclone Harry, con ampie e durevoli mareggiate e sferzate di venti intensi, abbiamo svolto le adeguate manutenzioni per preservare gli impianti, le attrezzature veliche e le dotazioni della nostra imbarcazione, ma focalizziamoci adesso come e su cosa dedicare la nostra attenzione per rimettere tutti in perfetta efficienza ed essere pronti, e quindi ecco una sintetica ma esaustiva check list di controlli da fare prima di salpare e godersi in sicurezza la bella stagione, quindi:

- la verifica dei documenti;
- manutenzione della carena e coperta;
- manutenzione al motore.

Vediamo ora per ognuno di essi come organizzarsi.

### I documenti

Se non lo si ha già, è bene preparare uno scadenziario: Patente Nautica e Certificato di Sicurezza richiedono diversi mesi per essere rinnovati, quindi occorre pensarci per tempo. Non disattendiamo la sicurezza, quindi è importante verificare la scadenza revisione alla zattera e, in accordo al nuovo codice della nautica, la scadenza revisione di tutti i salvagenti autogonfiabili. Per le Assicurazioni invece, considerando che esse provvedono in autonomia a ricordarci le scadenze, possiamo stare tranquilli, ma stiamo attenti all'assicurazione del fuoribordo del tender che molto spesso ha una cadenza contrattuale annuale e quindi l'assicurazione non ci avvisa della cessazione! Trovarsi in mare senza assicurazione al fuoribordo del tender ci può causare una sanzione amministrativa. Non dimentichiamo che anche i fuoribordo elettrici richiedono l'assicurazione di Responsabilità civile.

### Manutenzione della carena (Opera Viva)

L'opera viva della nostra barca va controllata almeno una volta all'anno sia per verificare eventuali danneggiamenti a tutte le componenti che restano sempre immerse, come prese a mare, zinchi sacrificali, elica, nonché eventuali "colpetti" al bulbo o al timone e per rinnovare l'effetto anti fouling dell'antivegetativa che in 12 o poco più mesi ha esaurito la sua protezione.

Sul timone occorre verificare che esso non abbia gioco laterale, nel qual caso occorrerà verificare l'integrità e la funzionalità di boccole e cuscinetti. Questo è anche il momento di controllare le Prese a mare e le relative saracinesche che devono aprirsi e chiudersi facilmente e non presentare fenomeni di corrosione. Se la manovra di apertura e chiusura richiede eccessivo sforzo è necessario procedere ad ingrassarle, ma se il problema persiste vanno cambiate, con particolare attenzione a quelle dello scarico delle acque nere del water che sono le più critiche.

Di norma queste sono operazioni sono demandate ad un cantiere perché sono operazioni specialistiche che richiedono competenza ed attenzione per la sicurezza per il contatto con materiali inquinanti e pericolosi, occorrono adeguate protezioni.

Per quanto riguarda l'antivegetativa l'armatore deve decidere se farne stendere una del tipo a matrice dura o autolevigante. La prima ha sicuramente una durata garantita per tutta la stagione ed oltre, ma produce uno strato che richiederà una più incisiva azione di asportazione, mentre l'auto levigante è adeguata per una navigazione non troppo intensa, ovvero 300-400 miglia, ma una eventuale navigazione di 1000-1500 miglia può causare, in funzione del prodotto impiegato, un consumo eccessivo che potrebbe richiedere un intervento di manutenzione anzitempo.

Non dimentichiamoci che, trattando la carena, occorre prendersi cura dell'elica facendo stendere una antivegetativa adeguata.

## Un giro in coperta

Dopo aver pensato alla carena, facciamo un giro in coperta e dedichiamoci a winch, albero, manovre fisse e correnti e le vele.

### Winch

Anche se nelle precedenti navigazioni i winch sono sembrati funzionanti è bene che, dopo la lunga sosta, si verifichi che essi ruotino liberi e con un "rumore" che sia dolce musica! Se così non è, procedere allo smontaggio della campana per verificarne lo stato dei componenti interni; se gli ingranaggi risultano sporchi, rimuovere i cuscinetti, lavarli con gasolio ed ingrassarli con grasso specifico per winch, quindi rimontare il tutto. Spingersi in una manutenzione più profonda, spesso richiede competenze e materiali non comuni, quindi se lo ritenete necessario, fate intervenire uno specialista, altrimenti, dopo aver pulito ed ingrassato i cuscinetti rimontate la campana.



Svitando il bullone centrale si può sollevare la campana del winch e si accede ai cuscinetti del winch (o verricello), che come si vede, necessitano di ingrassaggio

## Albero

L'alberatura è un compendio di importantissimi impianti ma preliminarmente occorre verificare che la parte elettrica sia tutta funzionante, pertanto, se necessario, munirsi di banzigo, rizzarsi con attenzione e perizia e farsi issare a riva per mantenere la luce di coperta, il fanale motore ed il fanale di fonda in testa d'albero. Mentre si gode della vista dall'alto verificare la centralina del vento e le pulegge per le drizze.

Non dimenticarsi di eseguire un controllo anche alle manovre fisse: sartie, strallo e paterazzo, nonché al rulla fiocco ed al guida drizza del fiocco, elemento di estrema importanza che spesso si danneggia e, se mancante, può provocare danni significativi allo strallo. In fase di discesa è sempre utile pulire ed ingrassare la canalina della randa con spray al teflon così da garantire un agile scorrimento di garrocci e carrelli della randa.

Le manovre correnti: scotte e drizze, e le cime in genere

Scotte e drizze, così come tutte le varie manovre per le regolazioni fini, sono sempre esposte al sole ed alle intemperie.

Preparandoci per la stagione è opportuno lavarle con acqua tiepida e sapone in modo da togliere tutto il salino e renderle più morbide. Per le scotte del genoa può essere utile invertirle in modo che la parte che lavora sul winch e che è maggiormente soggetta ad usura vada a lavorare in zona bugna.

Sulle cime d'ormeggio va verificato lo stato di usura ed eventuale presenza di legnoli sfibrati, cosa che ne richiederà la sostituzione. Non dimentichiamoci di verificare molle, ammortizzatori e compensatori di ormeggio per verificare che la loro azione sia ancora efficace e sicura.

## Le Vele

Certamente a fine stagione avete avuto cura di esse e rimuovendole le avete lavate, ma se ciò non fosse accaduto è il momento di rimediare quindi ammainatele e rimuovetele e provvedete ad un lavaggio e controllo ottico accurato e se necessario coinvolgete il vostro velaio di fiducia per riprendere cucitura, meolo e fascia UV.

## Bimini, Spray Hood

Accessori importanti per il comfort necessitano un attento controllo alle cerniere e cuciture e, se necessario, rinnovata la loro impermeabilizzazione spruzzando uno spray adeguato.

Non dimentichiamoci di controllare ed eventualmente sostituire i trasparenti dello spray hood.

## Verricello Salpa ancora

Le passate soste in rada hanno richiesto un super uso di tale impianto quindi è tempo di controllare lo stato del barbotin ed il buon funzionamento del suo motore, cosa che ci spinge ad andare sottocoperta e verificare eventuali tracce di ossidazione sui contatti. In caso di presenza di ossidazione (riconoscibile da tracce di colore verde) spruzzare spray elettrico per contatti e pulire con panno in cotone e quindi ingrassare a protezione dei morsetti.

La nostra catena va verificata per integrità quindi è necessario un controllo vivo attento provvedendo ad ammainare tutte le lunghezze di catena disponibile per verificare l'assenza di danneggiamenti superficiali da ruggine e/o di altro tipo sulle maglie.

## Sottocoperta: il cuore pulsante per una crociera felice

È giunto il momento di entrare sottocoperta e garantirsi una felice crociera: potersi fare una doccia, rientrare in porto con un motore efficiente e farsi una spaghiettata sono piaceri che non dobbiamo sottovalutare, quindi controlliamo bene tutti gli impianti così come i sistemi di sicurezza primi tra tutti gli estintori che siano carichi ed in corso di validità!

### Impianto idraulico

In mare, come a terra, l'acqua è fondamentale, quindi cominciamo a cambiare l'acqua nei serbatoi provvedere alla loro pulizia, basta introdurre un po' di amuchina (150ml per 100 litri di acqua), sciacquare e scaricare per eliminare l'odore e quindi rifornire. Questa manutenzione ci consente di controllare il buon funzionamento della pompa, dei rubinetti e di verificare che non vi siano perdite riconoscibili dal funzionamento intermittente della pompa con rubinetti chiusi. Spegnere la pompa dopo che l'impianto sia andato in pressione verificando la quantità di acqua che fuoriesce dai rubinetti ci consente di controllare il buon funzionamento del vaso di espansione.

È opportuno anche smontare e pulire il filtro posto prima della pompa per levare eventuali residui; la presenza di alghe richiede una azione di disinfezione profonda con amuchina come prima descritto.

### Impianto Elettrico e Batterie

È il momento di fare una verifica alle batterie sia quelle servizi che quella motore: controllare i morsetti e se puliti ingrassarli; ove si riscontrino ossidazione smontarli e pulirli a fondo. Verificare lo stato delle batterie e da quanti anni sono state installate. Fino a tre anni state tranquilli, oltre dovete fare verifiche. Se, del tipo AGM non occorre fare manutenzione, se invece sono di tipo ad acido liquido (tipo auto) occorre verificare se il livello di liquido è correttamente sopra le piastre, e se così non fosse rabboccare con acqua distillata. Controllare anche il corretto funzionamento del carica batteria.

Anche il nostro impianto di illuminazione interna ha bisogno di cure, quindi verificare ogni lampada interna e se non già provveduto è opportuno sostituire le lampade ad incandescenza con quelle a LED: durano di più e consumano un decimo.

### Il Boiler

Va verificato il suo funzionamento sia con l'impianto a 230Vac sia con l'acqua di raffreddamento motore. Potrebbe richiedersi un intervento tecnico specializzato e quindi un costo, ma a volte anche verso l'estate una doccia calda allieva tanta fatica!

### La Cucina

Non è affatto banale e afferisce la sicurezza, quindi è buona norma verificare che non ci siano tracce di ruggine, che i fuochi sia efficienti e, soprattutto, controllare che il tubo in gomma di adduzione del gas e la bombola abbiano scadenze in corso di validità.

### La sentina

Almeno una volta l'anno la sentina deve essere pulita e sgrassata; in essa possono raccogliersi polvere, briciole,, acqua o peggio ancora olio. Se la sentina è

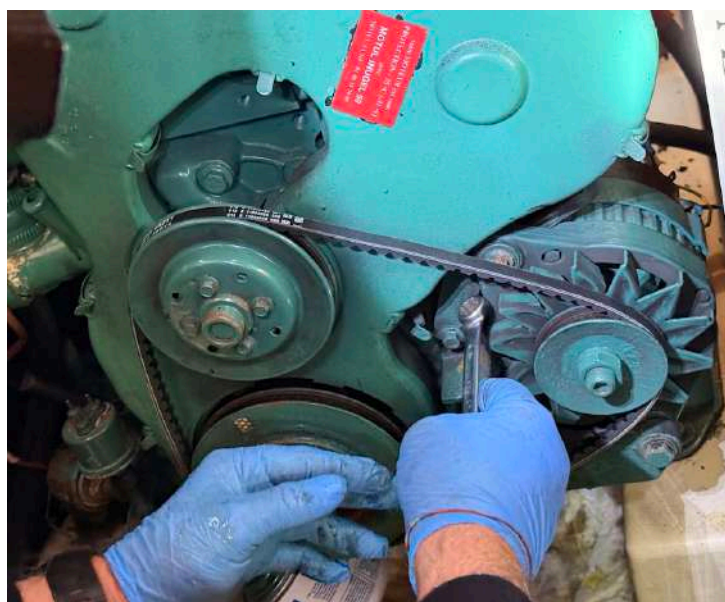
asciutta basterà aspirare con un buon aspirapolvere e quindi lavare con acqua tiepida e sgrassare. Non dimenticarsi di provare la pompa elettrica di sentina e pulire bene il suo filtro; provare anche la pompa di sentina manuale azionandola con l'apposita manovella e verificare che essa funzioni bene.

## Il Motore

Il motore in una barca a vela è fondamentale: non vorremmo usarlo mai, ma le calme piatte e la necessità di manovrare in porto ci costringono ad averlo. Ogni anno il motore ci richiede una manutenzione di base che, volendo, possiamo fare in autonomia. Ciò che dobbiamo sostituire riguarda:

- Olio motore e relativo filtro
- Girante per la pompa acqua di mare
- Filtro Gasolio e pre-Filtro decantatore
- Cinghia alternatore ed eventuali altre cinghie

Altre manutenzioni che invece non possiamo fare da soli, o non conviene fare, riguardano gli iniettori con verifica compressione, e, ove presente, la cinghia di distribuzione, per la cui esecuzione conviene chiamare un meccanico che conosca bene il motore.



# La Lega Navale “giù al nord”

## Alla scoperta delle Sezioni del Trentino-Alto Adige

di Michele Valente

Direttore editoriale rivista “Lega Navale”

**L**e Olimpiadi e le Paralimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026 hanno acceso i riflettori sugli sport di montagna, facendoci riscoprire la passione per discipline praticate da migliaia di amatori e, allo stesso tempo, conoscere - non senza sorpresa e curiosità - specialità poco note al grande pubblico. E se, dopo aver attirato la vostra attenzione su skeleton, biathlon e short track, vi dicessimo che esiste persino la Lega Navale Italiana... in montagna? Proprio così, nella regione più a nord d'Italia. La domanda sorge spontanea: cosa caratterizza le tre Sezioni della Lega Navale del Trentino-Alto Adige? E in cosa differiscono da quelle costiere e del resto d'Italia? La risposta è semplice, ma non scontata, come vedremo. Iniziamo la nostra navigazione dalla sponda settentrionale del Lago di Garda. Andrea Bagozzi è il giovane presidente della Sezione di Riva del Garda. «Frequento la Sezione da una ventina d'anni e sono presidente da quattro, al mio secondo mandato. La Sezione è come una grande famiglia, un centro di aggregazione». Una piccola grande comunità di riferimento per il territorio, in un luogo attrattivo a livello internazionale per il clima e i venti che richiamano velisti da tutta Europa e non solo. Una base nautica, quella della Lega Navale di Riva del Garda, ben attrezzata e operativa tutto l'anno. «Organizziamo numerose regate e veleggiate con cabinati e cerchiamo di coinvolgere anche persone avanti con l'età che non navigano più con le derive - racconta con soddisfazione Bagozzi -. Ci piace divertirci, ci caratterizza lo spirito goliardico e l'amore per lo sport». Una passione contagiosa e inclusiva. «Siamo attivi nel sociale, collaboriamo con numerose associazioni e società del territorio, tra cui il Lions Club di Rovereto e la cooperativa sociale Archè. Con loro organizziamo la “All Sailing with Lions” (quest'anno alla decima edizione, il 13 giugno prossimo, ndr), che coinvolge ogni anno circa 60 ragazzi con diverse disabilità e in cui sono coinvolti gli armatori di diversi circoli dell'Alto Garda». Tra i prossimi obiettivi del presidente Bagozzi e del direttivo della LNI Riva del Garda c'è quello di coinvolgere gli studenti e avvicinarli alle attività della Lega Navale. «Al momento abbiamo circa 30 allievi della scuola vela, tra i 6 e i 12 anni e una ventina di adulti che frequentano i corsi. Il nostro scopo è mantenere la Sezione viva con l'ingresso di giovani soci e soprattutto trasmettere a tutti la bellezza di vivere e conoscere





il nostro Lago. Vengono a navigare sul Garda da tutto il mondo e chi vi ve qui deve poterne conoscere appieno le potenzialità». L'unione fa la forza: dal 2020 la Sezione fa parte del Consorzio Garda Trentino Vela, insieme ad altri circoli della zona. «La più grande soddisfazione da presidente? Quella di essere riusciti ad organizzare con gli altri circoli le Olimpiadi giovanili di vela nel 2024. Un evento che ha dato grande lustro alla Lega Navale di Riva e che sarebbe stato impossibile realizzare senza la collaborazione tra i membri del Consorzio. Un evento impressionante

per la sua portata, per il numero di atleti e di nazionalità coinvolte. Un'esperienza di successo grazie al coordinamento della Federazione Italiana Vela. Ora puntiamo a rafforzare la sinergia con le Sezioni della Lega Navale di Trento e Bolzano. Posso dire in generale - conclude - che c'è una bella amicizia, spontanea, con tutte le Sezioni della LNI che frequentano il Lago per regate: noi ci siamo per loro e sappiamo di poter contare sulla loro ospitalità altrove». Lasciamo la sponda settentrionale del Garda e ci dirigiamo verso Trento, percorrendo la rotta nord-est e lasciandoci a dritta Rovereto, città natale di Ruggero Tita, due volte

oro olimpico e tra i velisti italiani più forti di sempre. In meno di 30 miglia approdiamo nel capoluogo trentino, in una zona centrale della città. La Sezione LNI di Trento è stata costituita nel 2012 ed è oggi guidata da Paolo Trentini, che ci racconta subito una storia curiosa: «Siamo attivi soprattutto nella formazione nautica dei nostri soci, attraverso le attività del Centro d'Istruzione Nautica (CIN) con corsi per il conseguimento della patente nautica e tramite corsi di vela con cabinati che svolgiamo sia sul Lago di Garda che al mare. Organizziamo ogni anno diverse flottiglie sociali, composte da 20-30 soci, che vivono insieme un'esperienza di navigazione d'altura in posti unici, come i Caraibi, la Thailandia e nei prossimi mesi saremo alle Seychelles e poi in Polinesia. Non mancano le esperienze di navigazione in Mediterraneo, lungo le coste italiane, in Croazia e in Costa Azzurra». Gli chiedo come è percepita la presenza della Lega Navale in una città come Trento. «Questa è una delle battute che mi fanno più spesso quando giro per l'Italia. Concettualmente fa sorridere la Lega Navale a Trento, ma nella realtà ritengo che Sezioni come quella di Trento, e tutte quelle non direttamente sul lago o sul mare, esprimano al meglio quel senso aggregativo e valoriale proprio della Lega Navale. Per un triestino è più facile essere "contagiato" dalla passione per il mare ed avere l'occasione di uscire in barca a vela da solo o con amici. Se sono a Trento e voglio incontrare persone che hanno la mia stessa passione, mi rivolgo alla Lega Navale. Tanto è vero che siamo divenuti un punto di riferimento in città e abbiamo circa 150 soci all'attivo». Il presidente Trentini-

ni guarda con interesse al progetto “Malupa 5.0”, la barca inclusiva sviluppata dal Centro Nautico Adriatico che si avvale della partnership istituzionale della Lega Navale Italiana, e alla promozione, all’interno della Sezione, del settore velico rivolto a persone con disabilità, partendo ancora una volta dalla formazione: alcuni soci, infatti, stanno per conseguire il titolo di istruttore nautica solidale della LNI. «Un’esperienza fondamentale per me è stata la partecipazione all’Assemblea Generale dei Soci di Lec- co (la più partecipata degli anni 2000, ndr). In questo contesto hai l’occasione di confrontarti con gli altri presidenti di Sezione, capire qual è la visione della Presidenza Nazionale e sentirti realmente parte dell’organizzazione. In un momento in cui le tradizioni e i valori si stanno per-



dendo, il ruolo della Lega Navale di portare avanti lo spirito marinairesco è più importante che mai». Molliamo gli ormeggi da Trento e seguiamo il corso del fiume Adige verso nord. Ci accoglie a Bolzano la presidente Luisa Tomasi, che ci racconta come ha preso il largo la sua passione per il mare. «Mi sono unita al progetto “Mediterranea”, una piattaforma scientifica, culturale e sociale. Sono entrata a far parte dell’equipaggio di questo ketch di 60 piedi. Il desiderio, al mio ritorno a casa, era di conseguire la patente nautica. Mi sono fatta socia della Lega Navale di Bolzano e ho seguito il corso lì. Ho fatto un percorso inverso rispetto a quello che succede comunemente. Per me la patente nautica è arrivata dopo precedenti esperienze di navigazione, un atto conclusivo». Da socia, Luisa Tomasi - commercialista di professione - si mette subito a disposizione della Sezione bolzanina, fondata nel 1987 e supporta la parte di segreteria. «Quando sono diventata presidente ho voluto superare l’idea che la Lega Navale fosse solo un luogo dove prendere la patente. La partecipazione alle Assemblee Generali dei Soci mi ha aperto un mondo diverso e nuovo sulla Lega Navale Italiana e sulle sue finalità istituzionali. Oggi i corsi per la preparazione al conseguimento della patente nautica sono solo una tra le attività della Sezione e ci consentono di sostenere le altre attività sociali. Il ritorno non deve essere mai valutato in termini economici, ma di successo e di beneficio per le persone che vi partecipano». Tra i progetti di cui si sente più orgogliosa, ce n’è uno che fa parte delle

iniziative della campagna “Mare di Legalità”. «Abbiamo portato a termine nel 2024 un progetto in favore di ragazzi con sindrome di Down della cooperativa sociale “Sorriso Academy”, che sono imbarcati sulla “barca della legalità” *Teta* della Sezione di Lerici. Siamo partiti dalla Spezia e siamo arrivati in Corsica. Un’esperienza che mi ha aperto un mondo nuovo - conclude la presidente Tomasi -, che mi ha aiutato a comprendere meglio il significato di “disabilità”. È stata un’esperienza che ha abbattuto confini e fatto emergere i loro straordinari talenti». Anche qui, tra queste splendide montagne, tutto torna al mare e ai suoi valori più profondi.



# La vela sul fiume Po

## Quando la corrente incontra il vento

di Leonardo Vecchi

Istruttore LNI e presidente Lega Navale Italiana Sezione di Piacenza-Parma

**C**i sono fiumi e fiumi. Non tutti fanno al caso nostro. Non basta che un fiume sia navigabile per legge - categoria burocratica che dice poco e promette meno - perché diventi acqua dove issare una vela. Servono altre cose, più concrete e più rare: una larghezza tale da consentire una virata senza finire nella lanca, una corrente che non vanifichi ogni abbrivio, un fondale che tenga la deriva ben distante dal fango. E poi, soprattutto, il cielo libero sopra la testa - senza cavi, senza rami sporgenti, senza ponti troppo bassi che tagliano l'aria e non fanno passare il nostro albero. A tutto questo si aggiunge il vento: quel vento padano capriccioso e improvviso, figlio degli scambi termici tra la pianura aperta e i pioppeti in golena, che nelle ore centrali del giorno attraversa il corridoio fluviale come se avesse un appuntamento.

Per navigare in queste condizioni è nata una barca che non assomiglia a niente di quello che si vede in mare. Il *cat* fluviale è piatto, largo, testardo. Ha l'armatura aurica, lo scafo con deriva retrattile che gli permette di galleggiare dove un'altra imbarcazione si incaglierebbe, un albero basso, estremamente prodiero, che passa sotto i ponti, una stabilità di forma che gli consente di galleggiare anche con venti centimetri d'acqua sotto la chiglia. Un bompresso per lo strallo di prua, utile anche ad ingarrocchiare un fiocco. Il timone è a pala sollevabile. L'esatto contrario della barca marina. Ma quando il vento prende, quando la vela si gonfia e la corrente smette di essere nemica, il *cat* fluviale diventa qualcosa di inaspettato: veloce, preciso, vivo.

Le storie non mancano. Paolo Lodigiani, costruttore e navigatore pavese, ha fatto del Po la propria officina e il proprio orizzonte. Nel 2012 ha messo il suo *Gatto Chiorbone* a disposizione di Paolo Rumiz e del regista Alessandro Scillitani

per *Il risveglio del fiume segreto*: una discesa dalla sorgente alla foce, con la vela spiegata a partire da Isola Serafini fino al delta, dove il grande fiume si dissolve tra i pescatori di vongole e le sue sabbie raggiungono le coste dell'Istria. Il documentario arrivò alla Mostra del Cinema di Venezia.



Nel 2020 Lodigiani è ripartito, questa volta su due microtrimarani in legno di tre metri - classe *Diecipiedi* - per scendere da Pavia fino a Trieste in venti giorni. Altri navigatori, meno noti ma non meno tenaci, hanno percorso in catamarano i tratti tra Cremona e il delta, o risalito da Governolo verso i canali mantovani. Il fiume, insomma, non ha smesso di chiamare.

Risponde a quella chiamata anche la Sezione LNI di Piacenza-Parma, che a Roncarolo di Caorso ha trovato il suo posto sul grande fiume. A monte della diga di Isola Serafini - l'unica isola stabile e abitata di tutto il Po - il fiume si allarga fino a quasi un chilometro e, lontano dalle piene, scorre per diecimila metri con una lentezza quasi lacustre: correnti moderate, fondali regolari, spazio per manovrare e sbagliare e imparare. Qui la Sezione insegna a navigare a vela a bambini, ragazzi e adulti, con una *deriva Tridente 16* adattata al contesto: lo strallo di prua è stato modificato per abbattere l'albero in navigazione.

Navigare controcorrente, qui, dove lo zero idrico è sempre garantito grazie alla diga della centrale più a valle, è possibile e spesso sorprendente. Con un vento decente si risale senza fatica, anche se a volte lentamente, come in un dialogo paziente con il fiume. E c'è un punto, sul filo della corrente, dove tutto si equilibra alla perfezione: la barca avanza di qualche metro, mentre la corrente la ferma, poi il vento la spinge ancora su. Un tapis roulant naturale, ideale per ripetere le virate all'infinito, finché la manovra non entra nelle mani, smette di essere un esercizio e diventa un istinto.

Intorno, tutto parla di un mondo che resiste. Il tratto è incluso nella Riserva della Biosfera del Po Grande, riconosciuta dall'UNESCO nel programma MAB, e ospita l'Oasi De Pinedo: una striscia di foresta igrofila sopravvissuta alle bonifiche, dove ontani e salici bianchi affondano le radici nell'acqua, le rane gracidano nei fossi laterali e il sottobosco profuma di umido e di selvatico come doveva profumare tutta la pianura padana all'età del bronzo, quando sorgevano sull'acqua le prime terramare e l'acqua era ancora tutto. I cigni che nidificano lungo le rive si avvicinano curiosi, pinneggiando in fila come ispettori silenziosi. Le alzaiole decollano dalle lanche. I pesci guizzano sotto la chiglia e non è raro vederne uno saltare. Il profilo della pianura a volte sparisce nella foschia, a volte si staglia nitido fino agli Appennini e alle Alpi. Iniziare a veleggiare qui non è soltanto imparare la vela. È ritrovare un fiume che molti credevano perduto.







**Per i capitani di oggi e di domani**

**UNISCITI ALLA LEGA NAVALE ITALIANA**

***Dal 1897 la storia del mare in Italia***



# Jack la Bolina e la fondazione della Lega Navale

di Marco Trecalli

Disegnatore

*IO SONO IL MARE, SONO GRANDE ED  
IMPETUOSO E VI NARRERO' LA STORIA  
DI UN GRANDE UOMO...*



... IL SUO  
NOME E'...

SCUSA SE MI  
INTROMETTO MA  
DATO CHE STAI  
PARLANDO DI ME...

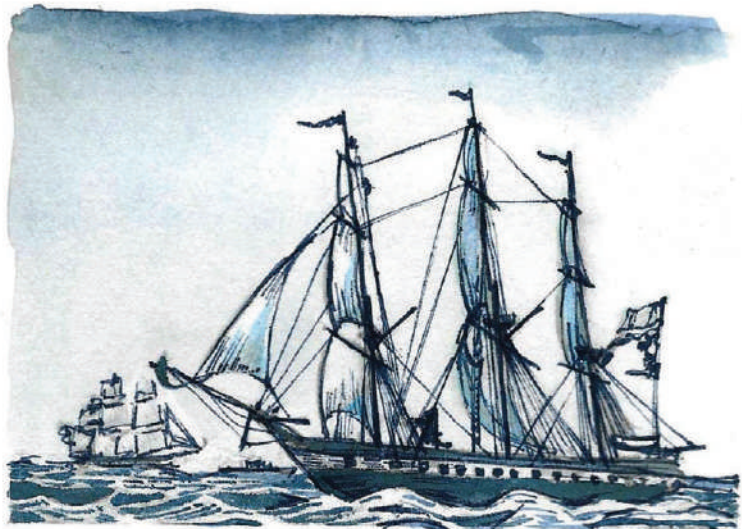
... PERMETTAMI DI  
NARRARE LA MIA  
STORIA.

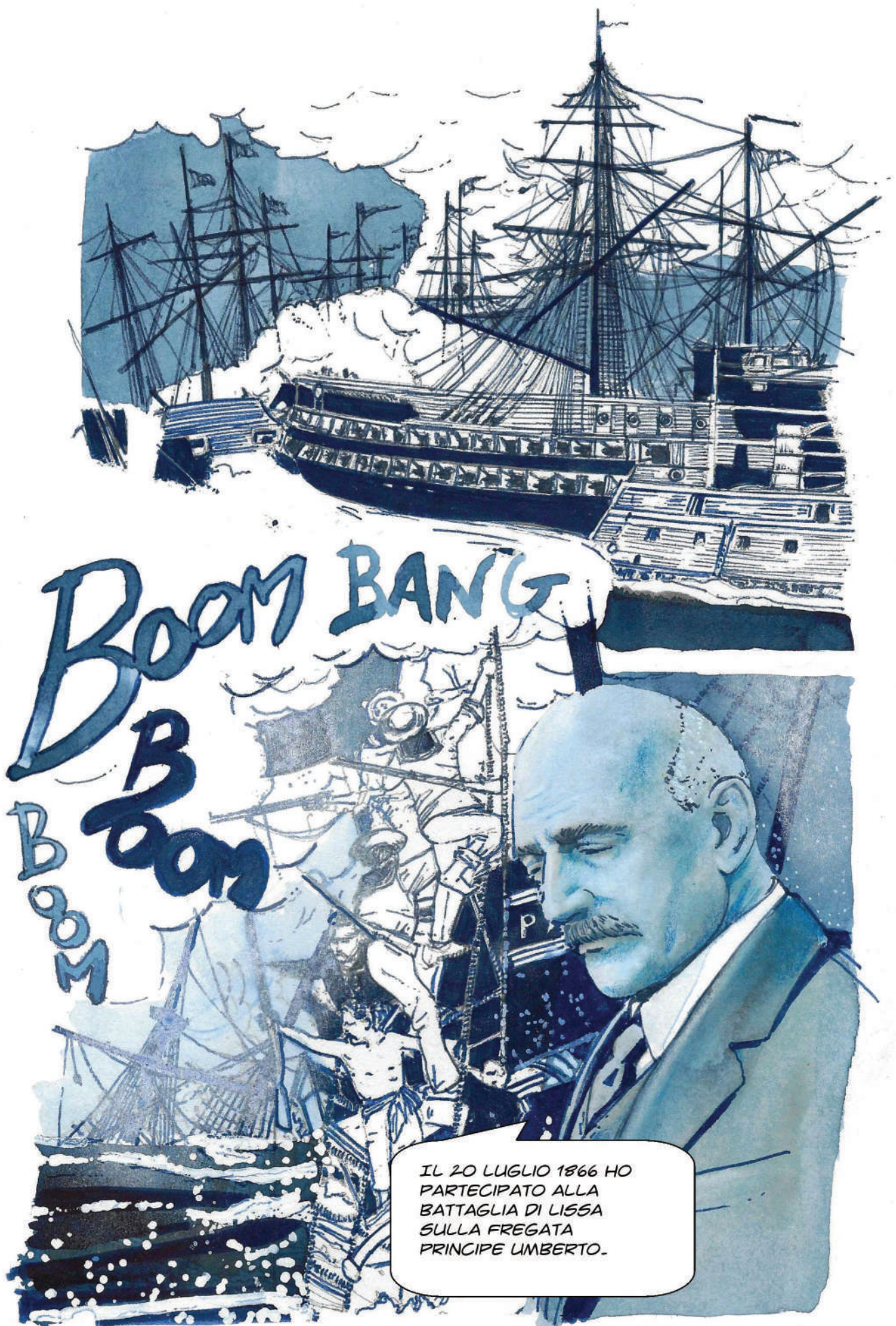


IL MIO NOME E' AUGUSTO  
VITTORIO VECCHI MA TUTTI MI  
CHIAMANO JACK LA BOLINA.  
SONO NATO A MARSIGLIA IL 22  
DICEMBRE DEL 1842.



NEL 1856 SONO STATO  
AMMESSO NELLA REALE  
SCUOLA DI MARINA A  
GENOVA ED HO INIZIATO LA  
MIA CARRIERA MILITARE  
NELLA MARINA SARDA.

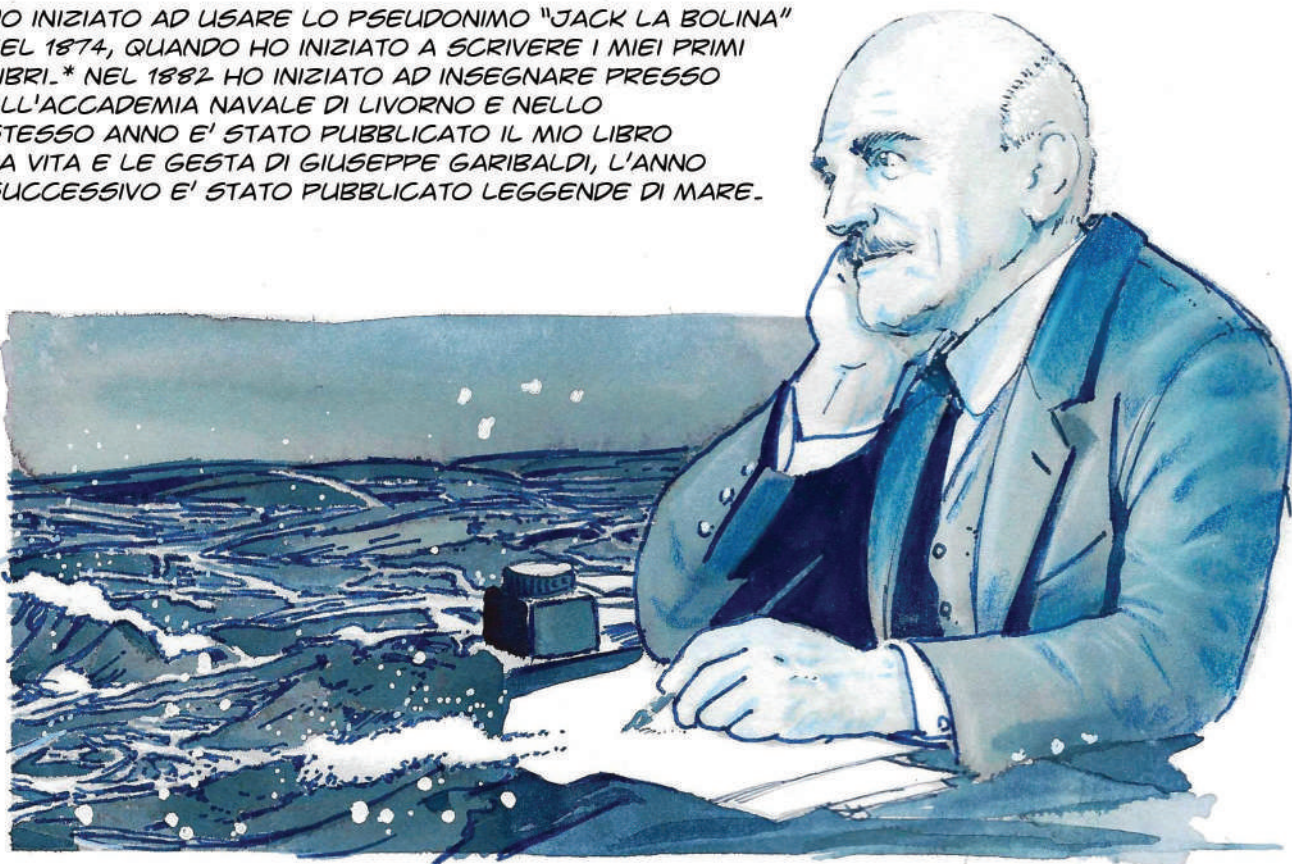




IL 20 LUGLIO 1866 HO  
PARTECIPATO ALLA  
BATTAGLIA DI LISSA  
SULLA FREGATA  
PRINCIPE UMBERTO.



HO INIZIATO AD USARE LO PSEUDONIMO "JACK LA BOLINA" NEL 1874, QUANDO HO INIZIATO A SCRIVERE I MIEI PRIMI LIBRI.\* NEL 1882 HO INIZIATO AD INSEGNARE PRESSO ALL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO E NELLO STESSO ANNO E' STATO PUBBLICATO IL MIO LIBRO LA VITA E LE GESTA DI GIUSEPPE GARIBALDI, L'ANNO SUCCESSIVO E' STATO PUBBLICATO LEGGENDE DI MARE.

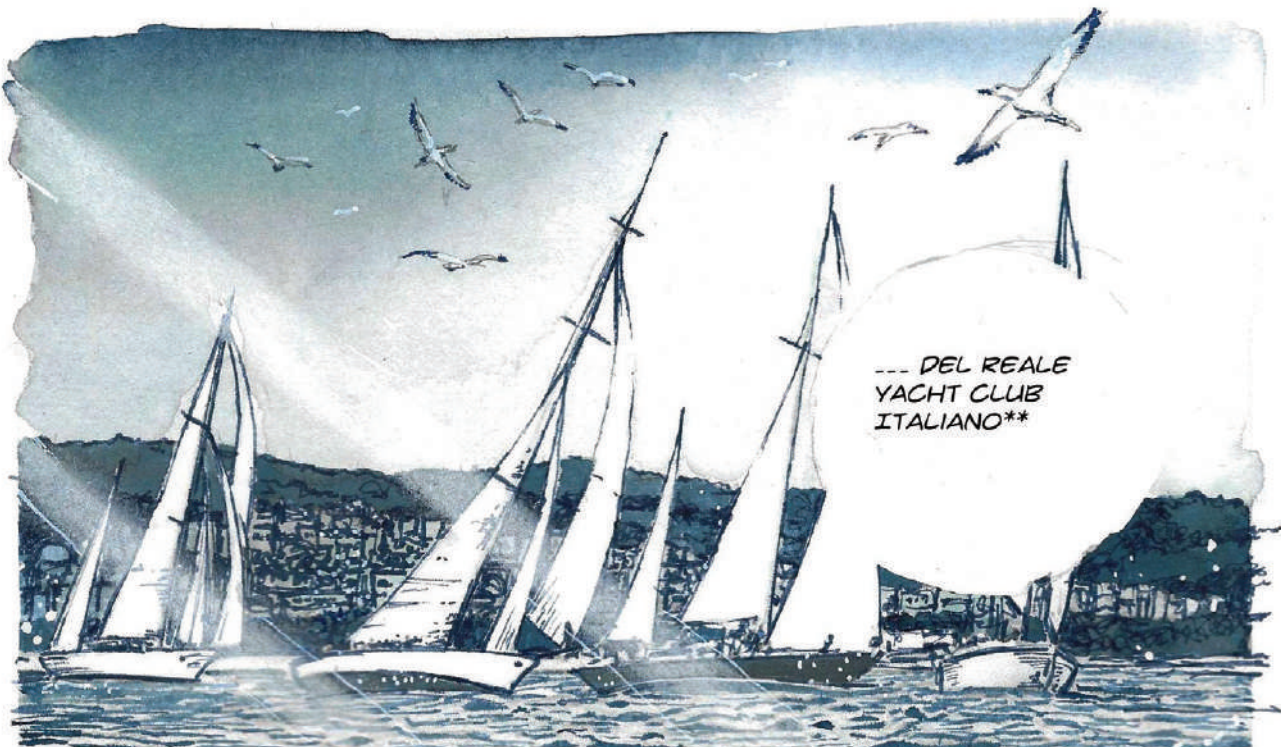
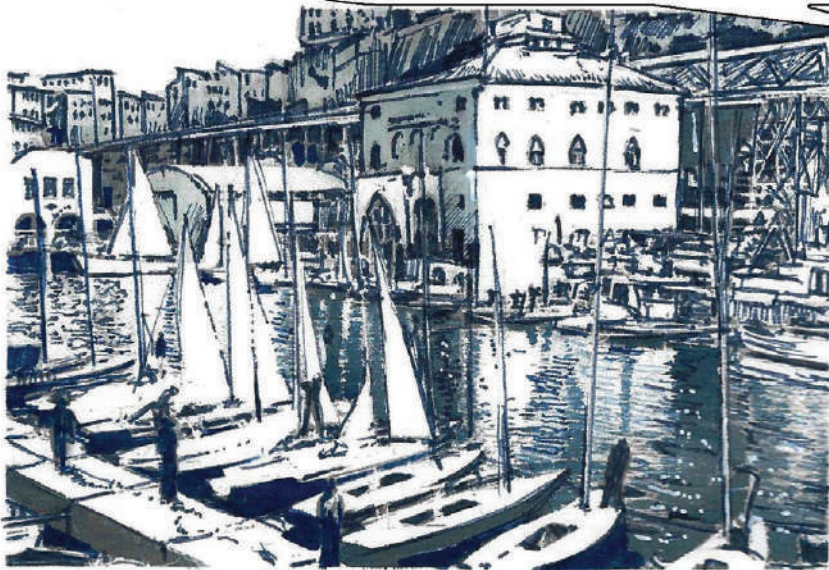


\* I primi volumi pubblicati sono: Bozzetti di mare (1874) ; Storia generale della Marina Militare (1875)

HO COLLABORATO CON DELLE IMPORTANTI RIVISTE, QUELLA CHE HO PIU' AMATO E' STATA QUELLA CON LA "RIVISTA MARITTIMA", IN QUESTA HO RIVERSATO TUTTA LA MIA PASSIONE PER IL MARE\*.




NEL 1879 SONO STATO TRA I FONDATORI, E SONO STATO IL PRIMO PRESIDENTE...



\*Per questo gli è stata conferita meritarsi una medaglia d'oro conferitagli dal Ministero della Marina.

\*\* Primo circolo velico del mediterraneo con sede a Genova.



DOBBIAMO CREARE UNA CORRENTE SPIRITUALE, RICHIAMARE NEGLI ITALIANI L'AMORE PER LE COSE NAVALI!




COSA INTENDE, AUGUSTO?




IL MARE E' UN FATTORE STRATEGICO. L'HO RIBADITO IN TANTE CONFERENZE CHE STO...

...TENENDO IN GIRO PER L'ITALIA...


INTENDO CHE QUESTO E' FONDAMENTALE PER UN GIOVANE PAESE A PROIEZIONE MARITTIMA COME IL NOSTRO.



IL MINISTRO DELLA MARINA E' CON NOI. DOBBIAMO SVILUPPARE AZIONI DI SOSTEGNO DELLA MARINA MERCANTILE...



NON SOLO! DOBBIAMO PROMUOVERE AZIONI ATTE A...



PROVIAMO A METTERE DA PARTE LE DIFFERENZE TRA NOI...

... E MILITARE.

MIGLIORARE LA MARINERIA ITALIANA E LA SICUREZZA IN MARE.

... E AD UNIRCI PER DARE VITA ALLA LEGA NAVALE ITALIANA!

NEL 1897 SONO STATO IL FONDATORE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA E ISPIRATORE DI UN PICCOLO GRUPPO DI APPASSIONATI DI MARE CHE HANNO MOSSO I PRIMI PASSI NELL'ASSOCIAZIONE ALLA SPEZIA\*...



IO CI STO.



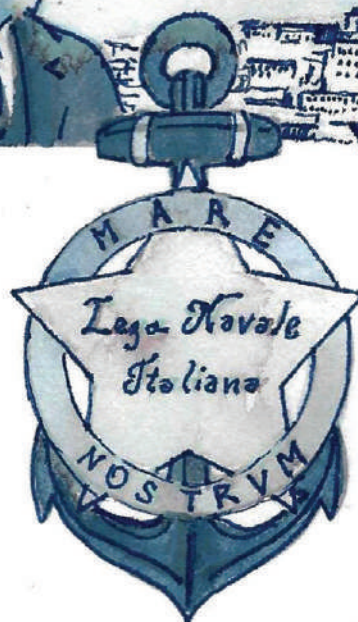
D'ACCORDO. LA LEGA NAVALE DEVE ESSERE...

QUESTO E' LO SPIRITO GIUSTO, DOBBIAMO ESSERE PRAGMATICI.

... RIVOLTA A TUTTI GLI ITALIANI ED ACCOGLIERE TRA LE SUE FILA... SOPRATTUTTO I PIU' GIOVANI.

\*Qui Vecchi dialoga con altri due protagonisti dell'impresa: il Tenente di Vascello della riserva Attilio Mantegazza e l'ingegnere Lorenzo d'Adda, primo direttore della rivista "Lega Navale".

LA LEGA NAVALE ITALIANA E' STATO IL LASCITO PIU' IMPORTANTE DELLA MIA VITA. DAL 1897 AD OGGI, LA LEGA NAVALE HA SCRITTO LA STORIA DEL MARE IN ITALIA ED E' IL PRINCIPALE ENTE PUBBLICO NON ECONOMICO A BASE ASSOCIATIVA CHE PROMUOVE LA CULTURA MARINARA...



... LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO, LA FORMAZIONE NAUTICA E LA PRATICA DEGLI SPORT NAUTICI. DA SEMPRE ANCORATA NEL PRESENTE E PROIETTATA NEL FUTURO.

# IO VALGO

La rivista mensile del Ministro per le disabilità  
Iscriviti per ricevere gratuitamente a casa tua,  
anche all'estero, la tua copia di "IO VALGO".

**Ministro per le disabilità**  
Presidenza del Consiglio dei Ministri

La Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche in favore delle persone con disabilità, propone per il tramite del proprio partner dell'iniziativa, ovvero la società Maggioli S.p.A. opportunamente nominata quale responsabile del trattamento, l'invio del Periodico denominato "Io Valgo" in formato cartaceo.

Richiedi gratuitamente la tua copia compilando i campi sottostanti.

**Nome \***

**Cognome \***

**Email \***

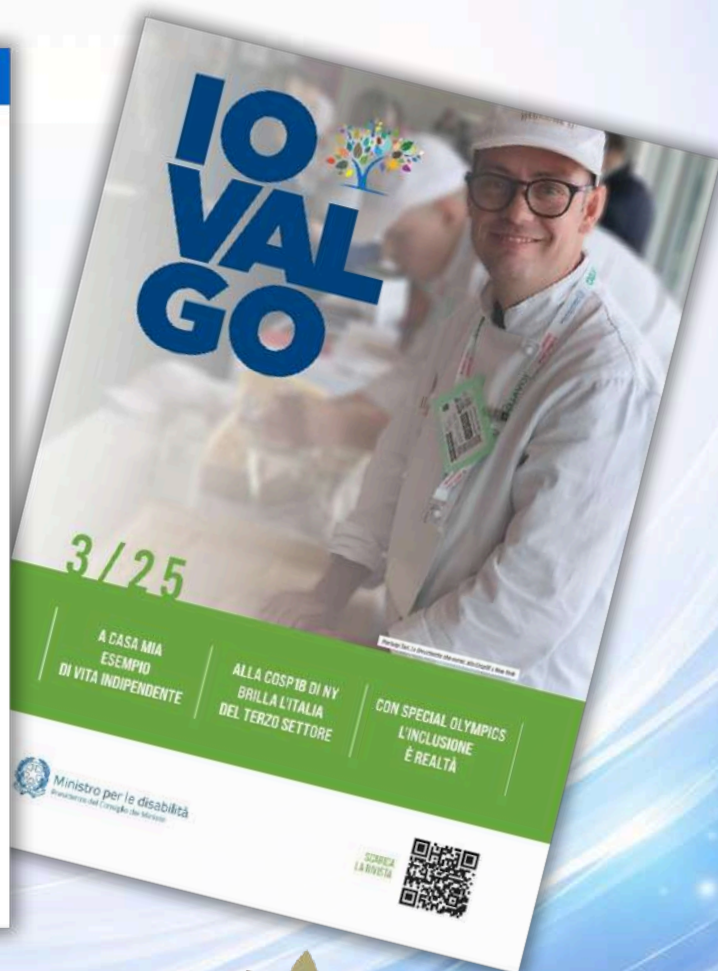
**Indirizzo \***

**Città \***

**CAP \***

**Provincia \***

Cliccando su "Invia la richiesta" dichiari di aver letto e accettato la [privacy policy](#).



Iscriviti



# Paola Verrucchi

## e il Sailing Quantum Tour

### La meccanica quantistica raccontata nei porti

di Paola Verrucchi

Socia LNI Portoferraio, velista e ricercatrice in fisica quantistica

**Q**uando ho cominciato a progettare il mio giro d'Italia con Whisper, una piccola Alpa di appena 19 piedi, non pensavo a quello che sarebbe diventato il *Sailing Quantum Tour*. Studiavo i portolani, mi allenavo e preparavo il necessario per 12 mesi di vagabondaggio solitario di porto in porto. Presa da mille pensieri, la domanda

*“Perché non porti le tue lezioni sulla meccanica quantistica in giro con te lungo le coste italiane?”.*

Mi suonò strampalata. L'entusiasmo delle amiche che me l'avevano posta, durante un pranzo di lavoro in una trattoria fiorentina, mi impedì di rispondere

*“Ma che dite? Non è fattibile”.*

Mi limitai a far presente che ci sarebbero state difficoltà logistiche: quando si naviga da soli e con una barca piccola come l'Alpa19 non esiste calendario e le date sono pericolose. Un evento fissato nel tal giorno non deve istigare alla partenza, e se il meteo dice che bisogna ripararsi in porto, in porto bisogna restare. Ciò detto, decidemmo comunque di provarci. Avevo ben chiaro che un dirigente scolastico che si fosse sentito proporre un incontro sulla meccanica quantistica, in data non ben precisata, tenuto da una ricercatrice attempata, che stava facendo il giro d'Italia in solitaria su un guscio di noce a vela, avrebbe trovato la cosa a dir poco bizzarra. In effetti, non ero convinta neppure io. Mi sfuggiva il senso, ed il progetto ha stentato a decollare nei primi mesi: veleggiavo felice lungo la costa tirrenica, ma solo poche scuole prendevano sul serio la proposta del sailing quantum tour.





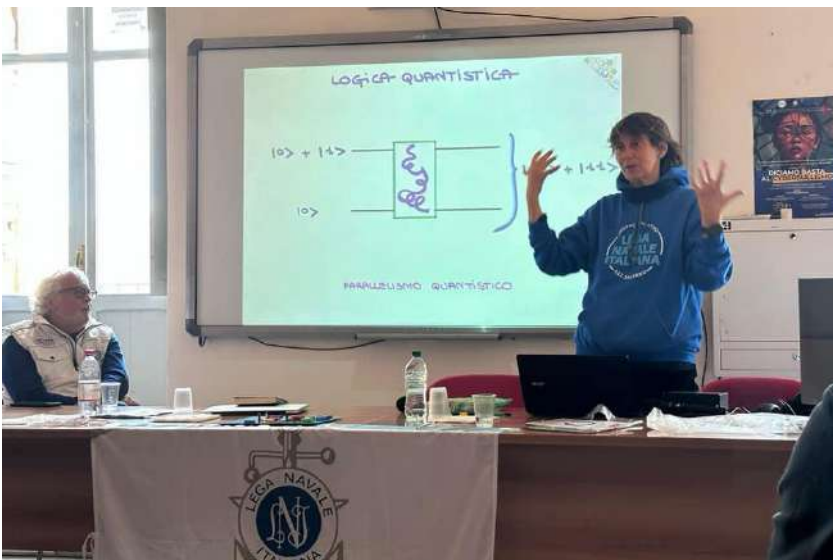
Dopo una decina di tappe, però, ho capito una cosa fondamentale.

Quando un marinaio arriva in un porto ha un dovere: regalare storie in cambio del riparo e dell'accoglienza che riceve.

"Chi sei, cosa fai, da dove vieni... raccontaci una storia!"

Ma io non avevo avventure da raccontare, niente traversate oceaniche o epiche mareggiate, nessun ambiente selvaggio o popolo sconosciuto. Stavo facendo tappe brevi, diurne e sempre con cautela e prudenza. Insomma, un po' una delusione. Eppure, riconoscevo nell'entusiasmo del mollar gli ormeggi, nell'inquietudine del vedere il mare che si increspa, nella gioia di ogni ingresso in porto, gli elementi di un'esperienza personale, quella della ricerca scientifica. Dopo due mesi dall'inizio del giro ho capito quale era il mio racconto, quello che potevo regalare nei porti: il meraviglioso viaggio della Fisica Quantistica. Così, finalmente, il Sailing Quantum Tour è partito "a tutta randa"!

Ho chiesto aiuto alla Presidenza Nazionale della Lega Navale, che ha concesso al progetto il patrocinio, ed io ho potuto sperimentare che la rete della LNI è fatta di presidenti, soci, delegati regionali e scolastici più visionari, fantasiosi ed energici di me. Io ci ho messo la barca e la Meccanica Quantistica, loro, tutti loro, la passione, il radicamento sul territorio, le competenze organizzative e molto altro ancora. Il Sailing Quantum Tour non è stato il "mio" giro, ma un'incredibile realizzazione collettiva, proprio come ogni viaggio di ricerca.



# Fabrizio Carboni, Anatomia di un velista LNI

## Dalla Mini Transat 650 al “Nastro rosa tour 2025”

di *Andrea Pani*

Referente comunicazione LNI Sassari

**N**el “Nastro Rosa Tour 2025” competenze tecniche e spirito di squadra hanno rappresentato le doti indispensabili per affrontare un percorso di navigazione che, da un punto di vista sia tattico che di attenzione e concentrazione degli equipaggi (stremati all’arrivo), si è mostrato piuttosto impegnativo. Una sfida velica lungo le 1492 miglia nautiche da percorrere in minor tempo, partita da Genova il 5 novembre 2025 per poi concludersi nel palcoscenico finale del porto di Venezia, che oltre ad aver unito tradizione, sport e innovazione, ha messo l’accento sulla comune condivisione dell’amore per il mare e i valori della navigazione.

Tra i 10 equipaggi partecipanti (selezionati su 32 team iscritti sulla base dei risultati ottenuti in 2 prove di regata diurna/notturna per la qualificazione), al primo posto vince l’equipaggio team degli “Isolani”, così chiamato perché composto da Fabrizio Carboni (proveniente dalla Sardegna e socio della LNI Sezione di Sassari) e Davide Foti (di origini siciliane e socio della LNI di La Spezia).

Fabrizio Carboni, classe '76, una persona ricca di energia e sempre in cerca di nuove sfide, ci ha accolto ad Alghero a bordo del suo catamarano Lagoon. Impossibile non lasciarsi coinvolgere emozionalmente dai suoi racconti di vita e di esperienza. “Più che regatante, un navigatore” ...così si definisce, abituato più alla navigazione in solitaria o, al massimo, in un team molto ristretto. Fin da bambino ha sempre vissuto in armonia con il mare a bordo dell’Harmony di suo padre, per poi, in fase di crescita, affacciarsi al modo delle derive, in particolare con le attività veliche sui 420 fino a divenirne Istruttore nell’ambito della Lega Navale Italiana, un ambiente e un periodo della sua giovinezza che ricorda con affetto in quanto gli ha dato occasione di conoscere tante persone ma soprattutto di formarsi come uomo, nonché come marinaio. A 20 anni acquista il suo primo Mini Transat 650, ma la passione non basta per sostenerne le spese così da essere costretto a rivenderlo. Nonostante tutto non molla e grazie al suo lavoro come skipper riesce ad andare in Francia dove acquista una vecchia imbarcazione, così tale da definirla in maniera scherzosa “il relitto” Ha 30 anni quando, dopo aver dedicato 5 anni a sistemare la vecchia barca, decide di partire per la sua avventura in giro per il Mondo, le prime attraversate Atlantiche e i primi lavori oltre Oceano da cui fa da spola con la Sardegna per le stagioni lavorative. È il 2020 quando finalmente il suo sogno del Mini Transat si concretizza con l’acquisto di Otaquè, anche questa barca di produzione non recente.



*Fabrizio Carboni protagonista del Nastro Rosa Tour 2025*



*Andatura con vento teso*

La maggior parte degli altri “mini-sti” naviga su scafi decisamente più attuali, eppure Fabrizio riesce sempre ad ottenere piazzamenti eccellenti, come la vittoria della regata in solitaria Roma-Barcellona 2024. Nel 2025 Otaquè ritorna in cantiere per un intervento realizzato su progetto dell’amico e architetto navale Paolo Bua. Il risultato è sorprendente! Nonostante l’età della barca, Fabrizio riuscirà a vincere il Campionato Italiano della Classe Mini con una prova ancora da disputare.

È nell’ambiente dei Mini 650 che incontra Davide Foti, il quale lo coinvolgerà nel “Marina Militare Nastro Rosa Tour 2025. Una regata molto impegnativa ma che al tempo stesso offre un’opportunità unica: la partecipazione sui Figaro 3, un monotipo di 30 piedi progettato dalla squadra di Marc Lombard e prodotta dalla Bénéteau; uno scafo identico per tutti i partecipanti, uno scontro ad armi pari che mette in evidenza le doti degli equipaggi! Dopo 12 giorni, con una partenza non priva di difficoltà, errori e scelte tattiche che si riveleranno strategicamente vincenti, “gli Isolani” da ultimi nella prima metà di gara si trovano a tagliare il traguardo per primi a sole poche miglia di vantaggio dai secondi.

“Una vittoria inattesa” dichiara Fabrizio, ancora stanco ma pieno di adrenalina dall’incredibile avventura appena vissuta. Ancora con gran stupore racconta che solo al momento della premiazione scoprono di aver vinto, oltre al Nastro Rosa, anche il Veloce 2025, riconoscimento destinato ai vincitori della classifica a punti accumulati al passaggio nei disimpegni obbligatori posti lungo il percorso.

Abbiamo chiesto a Fabrizio il suo prossimo obiettivo sportivo e un consiglio ai più giovani che si vogliono avvicinare al mare grazie anche alla Lega Navale Italiana.

*Ora che hai vinto il Nastro Rosa giro d’Italia a vela quale sarà la prossima tappa?*

Ho appena finito la qualifica per la Mini Transat 2027 e da poco ho avuto la conferma che sarò alla partenza per cercare di vincere. Ora inizierà un duro allenamento



*Un momento del Nastro Rosa Tour 2025*

per farmi trovare nella migliore condizione possibile; nel frattempo penserò a difendere il titolo Italiano Mini6.50 nel prossimo Campionato che avrà inizio a marzo. Proprio in questi giorni è uscito il ranking per il 2025 che mi ha visto primo per il campionato italiano proto e per il campionato italiano solo proto

*Un consiglio per i giovani o per quelli che vogliono fare esperienza in mare?*

Sicuramente di avvicinarsi al mondo della Lega Navale Italiana, che per me è stata una seconda casa, è un ambiente sano e pieno di occasioni per crescere.

# Magie sull'acqua tra villaggi di Natale e sfilate di Carnevale nei porti

Ecco le "esperienza scuola", in attesa di segnalazioni dei lettori...

di *Corrado Ricci*

Giornalista e fondatore del Cantiere della Memoria

**L'**articolo esce sulla rivista della "Lega Navale" quando le festività natalizie e gli eventi di Carnevale sono ormai un ricordo. Ma... mettiamo le mani avanti per il prossimo anno, affinché questo scritto possa costituire uno spunto nella prospettiva di fare tesoro di esperienze virtuose per 'vestire' a festa le barche dei soci della Lega Navale laddove convivono in banchine avvicinati dal pubblico e che, per questo, possono farsi attrazione divenendo crocevia di incontri, spettacoli e quindi volano di atmosfere gioiose. Per avere un'idea di quello che potrebbe accadere – invitando i lettori a segnalarci altri siti virtuosi per valorizzarli – abbiamo censito, quanto al Natale, tre esperienze illuminanti (e proprio il caso di dire anche a motivo delle luci che si impongono), due in Italia e una in Francia. Quanto alle feste di Carnevale, la ricerca ha portato alle esperienze consolidate di Venezia, Comacchio e Porto Azzurro sull'isola d'Elba.

Ma andiamo con ordine, arretrando le lancette del tempo alle festività intrise di religiosità.

In Italia 'brilla' lo spettacolo - tenuto a battesimo 40 anni fa - che ha come teatro il porto canale di Cesenatico e protagoniste le imbarcazioni tradizionali del Museo della Marineria; si tratta di reperti-tesoro della tradizione marinara dell'Adriatico, caratterizzati dall'armo con le tipiche vele al terzo colorate. "Sono dodici, tutte di legno. Si tratta di bragozzi, trabaccoli, topi, battane così come vengono definite in relazione a forma e funzione. Su di esse va in scena il presepe galleggiante. Ciò avviene nel crescendo annuale del numero delle statue che declinano al mare e al territorio la classica iconografia della rappresentazione della Natività: nella placide acque del porto canale, i pastori diventano marinai" spiega Davide Gnola, direttore del Museo della Marineria.





Il presepe ha iniziato a prendere forma nel 1986. È opera degli artisti Maurizio Bertoni e Mino Savadori su progetto di Tinin Mantegazza e da un'idea di Guerrino Gardini. La prima statua, dopo la Sacra Famiglia e i Re Magi, è stata quella di San Giacomo, Patrono di Cesenatico. Nel corso degli anni se ne sono aggiunte altre che rappresentano personaggi e "scorci" di vita della marineria locale: il burattinaio con il suo teatrino, i pescatori, la piadinaia, il suonatore di fisarmonica, gli angeli e l'ultima, in ordine di tempo, la figura di un marinaio collocata sulla prua del trabaccolo, per un totale di oltre cinquanta soggetti.

Sempre in Italia, oltre al belvedere delle luci che scandiscono i contorni di barche storiche all'ormeggio, spicca per dinamicità il villaggio di Natale che da sei an-

ni viene allestito alla Spezia, lungo la banchina in concessione all'associazione Vela Tradizionale nelle vicinanze del porto turistico Mirabello. Lì ad imporsi per dimensioni è la Goletta Pandora, classe 1991, fedele riproduzione delle Golette a gabbia russe del 1700. Una principessa con le sue ancelle. Si perché la banchina ospita le altre barche, tutte di legno, nella disponibilità dell'associazione Vela Tradizionale che (tra donazioni, comodato e appartenenza ai singoli associati) profonde le cure amorevoli per mantenerle in forma e salvare così il patrimonio culturale che esse incarnano. Le 'perle' inanellate sul molo sono costituite dalla goletta Amore Mio e da una decina sei gozzi liguri armati a vela latina (con corredo di scheda sulla loro storia). "Vengono tutte illuminate da filari di lampadine a led; questi dispiegano l'effetto ottico dei ferzi delle vele latine, evocando le stesse dall'imbrunire. Anche così, oltre all'organizzazione del Trofeo del marinaio e altri eventi, vogliamo promuovere l'armo e, ancor prima, salvare le barche legno, oggetto di restauri a cura della nostra associazione" spiega Fanja Raffellini, sulla plancia di Vela Tradizionale. Una flotta in crescita che si fa tea-

tro e sfondo di eventi: concerti, rappresentazioni teatrali, incontri culturali. Per le ultime festività, col concorso della sezione spezzina della Lega Navale, sono entrati in scena i personaggi della tradizione: Babbo Natale e Befana. Il primo è arrivato al molo dal mare: a farsi slitta è stato un gozzo. In parallelo è arrivato in banchina, dalla strada carrozzabile, un altro Babbo Natale, con la scorta di una decina di Maggiolini d'epoca, messi in campo dall'omonima associazione. Le vecchie (acrobatiche) dispensatrici di carbone e caramelle, sono scese invece dagli alberi del Pandora: brividi che hanno scaldato il cuore e gioia alle stelle per i bambini. "Un'occasione per i genitori per far giungere i regali ai figli, grazie al gioco di sponda delle figure mobilitate. Un'occasione offerta ai piccoli anche per conoscere il mondo delle barche ed entusiasmarli ad esse promuovendo le nostre offerte didattiche" evidenzia il presidente della Sezione spezzina della Lega Navale, Francesco Costa.

Quanto a barche illuminate il format più ricco di luci nel panorama del Mediterraneo è quello del porto di Sanary sur Mer nella costa provenzale della Francia, a 13 chilometri da Tolone. Lì l'attrazione permanente, costituita dall'ormeggio di 110 gozzi (pointus) di legno armati a vela latina, a Natale si fa magia. Tutte gli scafi d'epoca, compresi i pescherecci della flotta locale, vengono infatti illuminati. "I contorni delle barche e le antenne sono scanditi da lampadine a basso consumo energetico. In gioco oltre un chilometro di filo. Il format è esordito nel 2018 grazie alle sinergie tra il Municipio, l'associazione degli armatori dei gozzi e il porto" spiega il responsabile di quest'ultimo Jean Michel Bordat, che precisa: "Sono i gestori dello scalo a mettere a disposizione il materiale; sono io ad effettuare collegamenti elettrici alle colonnine. Un piacere, alla vista del risultato: un vai e vieni di gente che si fa linfa per il tessuto commerciale, la tutela di barche di interesse storico; vengono immortalate in una marea di foto che, coi social, hanno l'effetto di promuovere delle stesse ad ampio raggio. Non a caso ogni anno crescono...".

Chiudiamo il monitoraggio con un accenno agli eventi 'galleggianti' di Carnevale. In questo caso la palma della spettacolarità e della tradizione più longeva va a Venezia: i canali della laguna, nei week end deputati si popolano di gondole e barche che ospitano le maschere della tradizione locale, con grande cura sul piano dell'eleganza. Anche Comacchio, quanto ai siti lagunari, vanta una bella tradizione di cortei mascherati: quest'anno si è tenuta la 13 edizione del corteo in maschera. Sul mare la ricerca ha finora portato a Porto Azzurro sull'isola d'Elba. Ma l'auspicio è quello di inanellare altre segnalazioni da parte dei soci sparsi per la penisola, per un report a più lungo raggio.



# Nascere sul mare e viverlo da sempre

**Intervista a Raffaele Mancuso,  
Delegato regionale LNI Emilia-Romagna e Marche Settentrionali**

*di Michele Valente*

Direttore editoriale rivista "Lega Navale"

*Come nasce la tua passione per il mare?*



Sono nato sul mare, a Crotona, e già da bambino, prima di andare a scuola, aiutavo uno zio con le reti da pesca. Le mie grandi passioni erano la pesca subacquea e il nuoto, ispirandomi alla storica Rari Nantes Crotona. Fin da allora frequentavo la Sezione della Lega Navale Italiana di Crotona.

Dopo il diploma e il servizio di leva nell'Esercito, mi sono arruolato nella Marina Militare dove, nel corso della carriera, sono stato destinato in diverse basi navali, tra cui quella di Ancona, città in cui mi sono poi stabilito con la mia famiglia. Ritengo di avere il mare nel sangue e non riesco a stare lontano da esso per più giorni senza sentirne la mancanza.

*Presidente della Sezione di Marzocca, Consigliere nazionale per due mandati e, dal 2025, delegato regionale per l'Emilia-Romagna e le Marche settentrionali. Una solida esperienza associativa. Come ti sei avvicinato alla Lega Navale?*

Sono rientrato nella Lega Navale Italiana nel 2007, dopo aver acquistato una barca a motore a Marzocca, che ho venduto quasi subito per passare alla vela, da sempre la mia grande passione.

Marzocca è la frazione più grande del Comune di Senigallia, un borgo marinaro ricco di storia e di personaggi legati al mondo della pesca. Nella Lega Navale Italiana ho trovato una grande famiglia, penso di conoscere quasi tutte le sedi e in ognuna ho degli amici cari.

*Quali sono i punti di forza e di debolezza delle Sezioni sotto il tuo coordinamento? E quali obiettivi ti poni nel tuo ruolo?*

Ritengo che il compito del Delegato Regionale, più che di controllo, sia di supporto alle strutture periferiche. Cerco di mettere a disposizione le conoscenze professionali acquisite in Marina, soprattutto in ambito amministrativo, e quelle maturate durante i miei incarichi nel sodalizio.

Da buon militare, la prima cosa che ho fatto è stata studiare a fondo lo Statuto e il relativo Regolamento. Oggi alcuni aspetti andrebbero aggiornati, poiché le regole dell'associazionismo sono in continua evoluzione e, in quanto Ente pubblico non economico, ogni modifica statutaria deve essere sottoposta alla verifica dei ministeri vigilanti.

Posso però affermare con orgoglio che chi ha scritto il nostro Statuto era un visionario, ancora oggi, dopo tanti anni, è estremamente attuale, soprattutto

per quanto riguarda la tutela dei diritti dei soci. Da Presidente di Sezione e ora anche da Delegato Regionale, sono costantemente aggiornato e, in alcuni casi, ho supportato anche società sportive esterne. Raramente si trovano statuti così garantisti, soprattutto in materia di diritti dei soci e procedimenti disciplinari.

In molte ASD, per diatribe interne, si ricorre a costosi arbitrati che spesso scoraggiano i soci dal far valere i propri diritti. In Lega Navale, invece, esistono due organi disciplinari: il Collegio dei Probiviri di Sezione, quale organo di prima istanza, e il Collegio dei Probiviri Nazionale, di seconda istanza, entrambi completamente gratuiti.

Nella mia delegazione sono presenti Sezioni storiche come Ancona, che quest'anno celebra 125 anni, e Pesaro, che ne compie 124 e che a maggio ospita la 40ª edizione della "Regata sulla rotta dei trabaccoli" Pesaro-Pola.

Tra gli obiettivi che mi pongo, oltre all'incremento delle strutture periferiche e del numero dei soci, vi è quello di filtrare e risolvere localmente le problematiche, alleggerendo il lavoro della Presidenza Nazionale. Fondamentali sono inoltre le attività istituzionali che ogni Struttura periferica deve svolgere a favore della popolazione, in collaborazione con le diverse istituzioni.

*Un passato nella Marina Militare. Quale esperienza ti è rimasta più cara?*

Non ero alla ricerca di un posto di lavoro, avrei potuto continuare il servizio nell'Esercito, dove al momento del congedo ero stato promosso Sergente e avrei potuto proseguire la carriera. Sono entrato in Marina per passione, per amore del mare, della vela, della cultura marinara e delle tradizioni della Forza Armata.

Grazie alla Marina ho perfezionato la vela a Messina e poi ad Ancona, partecipando a regate sui J24. L'esperienza più bella è stata l'imbarco sull'Amerigo Vespucci come cassiere, durante la missione "Antipodi" 2001-2002, il primo giro del mondo della nave scuola, con una sosta di cinque mesi ad Auckland, in Nuova Zelanda, e due mesi in Australia.

Da velista, la prima navigazione notturna a vela è stata indimenticabile. In Australia ho visto persone della comunità italiana che, salendo a bordo del Vespucci, baciavano il ponte. Ricordo un anziano signore a Perth che mi chiese dove fosse il forno, accompagnandolo, mi raccontò che da bambino, quando la nave era in costruzione nei cantieri di Castellammare di Stabia, saliva di nascosto a bordo e il panettiere gli regalava del pane. Alla vista dei filoni appena sfornati gli brillavano gli occhi. Gliene feci incartare due e se ne andò ringraziandomi come se gli avessi donato dell'oro.



*Il Delegato Raffaele Mancuso con dei giovanissimi allievi della Lega Navale di Marzocca*

Non posso infine dimenticare l'arrivo in Nuova Zelanda, una volta entrati nel Golfo di Hauraki, oltre alle centinaia di imbarcazioni in corteo, si avvicinarono sottobordo anche i due Challenger di Luna Rossa, un momento indimenticabile.

*Sei nato a Crotone, ma da molto tempo il tuo mare è l'Adriatico. Che valore ha per te questo mare?*

Avendo girato l'Italia e il mondo grazie alla Marina, ritengo che il nostro Paese sia il più bello del mondo per cultura, tradizioni, dialetti e cucina. All'estero ci sono persone che sognano per tutta la vita di venire in Italia. Basta spostarsi di cento chilometri per trovare panorami, storie, culture e sapori completamente diversi.

Credo che il futuro dell'Italia sia il turismo e che finalmente il Mezzogiorno diventerà il volano della nostra economia. Sono nato nella storica Kroton, con Capo Colonna e il tempio di Hera Lacinia, il Castello di Carlo V e Le Castella. Oggi, dopo tanti anni, mi sento anche marchigiano.

Augusto Vittorio Vecchi, in arte "Jack La Bolina", pur essendo nato a Marsiglia, aveva origini marchigiane, la sua famiglia proveniva da Penna San Giovanni, in provincia di Fermo. Nel 1895 propose al Ministro della Marina la creazione della futura Lega Navale, che vide la nascita del Comitato Centrale il 12 giugno 1897 a La Spezia.

Nelle Marche ho trovato le famose vele al terzo, utilizzate da Venezia fino a San Benedetto del Tronto, segno di una forte cultura marinara. E sempre nelle Marche, da Ancona, partiva Luigi Rizzo durante la guerra, a bordo dei famosi MAS, e da cui il 10 giugno 1918 affondò la corazzata Santo Stefano.

*Sei anche istruttore di vela. Cosa fai quando non sei per mare? Coltivi qualche hobby?*

Ho molti hobby e appartengo a quella generazione che "osservava per imparare il mestiere". Mi piace la fotografia e, da giovane, praticavo la pesca subacquea. Con il tempo, anche grazie all'istituzione delle aree marine protette e a una maggiore attenzione per l'ambiente, mi sono dedicato alla fotografia subacquea, praticata anche all'estero, in particolare nei Caraibi e nel Mar Rosso. Come Istruttore mi piace tantissimo il rapporto con i più giovani, a volte non tanto

attenti durante la teoria ma nella pratica molto attenti, ritengo che, durante i nostri corsi, riusciamo a far dimenticare i cellulari insegnando pratiche sane all'aperto rafforzando lo spirito di gruppo.

Per concludere la Marina Militare mi ha dato tanto, permettendomi di vivere il mare in modo completo, dal 2023 sono in pensione, con il grado di Primo Luogotenente, da quel giorno cerco di restituire quanto ricevuto con spirito di servizio nella Lega Navale Italiana, trasmettendo soprattutto ai giovani la passione per il mare, gli sport acquatici e la nostra storia.



Raffaele Mancuso è anche istruttore di vela

# I Delegati Scolastici LNI, questi sconosciuti?

## Il mare dentro e fuori dall'aula

di Marina Pagano

Responsabile Ufficio Scuole LNI

**N**egli ultimi quattro anni si sta strutturando e consolidando la rete dei delegati scolastici, docenti che svolgono attività di tramite fra le scuole (negli ultimi mesi anche due università) e la Lega Navale Italiana. Mentre scrivo sono 153, sul territorio nazionale, ma quasi giornalmente aumentano e... diminuiscono. Sì, perché per continuare a essere un delegato scolastico bisogna richiederlo, con il nulla osta dell'Istituto. Altrimenti l'incarico automaticamente decade. Sono nominati dal Presidente Nazionale LNI in genere su segnalazione dei presidenti della Sezione di riferimento, con il supporto dei quali hanno il compito di diffondere tra i giovani studenti quello che l'articolo 1 dello Statuto richiede a ogni Socio: «... diffondere nella popolazione, quella giovanile in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l'amore per il mare e l'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne». L'art. 32 del Regolamento allo Statuto, valorizzando la figura cardine del delegato scolastico nel trasmettere una educazione marinara – così come si insegna una educazione civica – ne indica le modalità di nomina.

I delegati scolastici organizzano e offrono uno spazio nella scuola per conferenze, lezioni teorico-pratiche, proiezioni di documentari; divulgano i corsi di vela, canottaggio e canoa che ogni estate i Centri Nautici Nazionali svolgono per circa 1500 ragazzi presso il Lago Lido delle Nazioni (Ferrara), Sabaudia (Latina), San Vito (Taranto) e Belluno. Grazie

a un protocollo d'intesa fra Lega Navale Italiana e Ministero dell'Istruzione e del Merito sono stati indetti concorsi nazionali annuali a tema, e per un accordo di collaborazione con la RE.NA. (Rete Nazionale dei Nautici d'Italia) la LNI si impegna ad accogliere gli studenti, mettendo a disposizione delle scuole le imbarcazioni presenti nelle Sezioni, comprese quelle impiegate nella campagna «Mare di Legalità». La cultura marittima può essere anche una grande opportunità per un lavoro futuro. Lo sanno bene i ragazzi degli Istituti Nautici.

Questi sono i compiti e le direttive della Presidenza Nazionale, che si uniscono a spirito di iniziativa, passione e skills dei singoli docenti. Parlando con alcuni di loro scopriamo insegnanti preparati e impegnati non solo a scuola ma anche in attività extrascolastiche e con i più



Alcuni studenti liceali durante un corso presso il centro sportivo della Sezione LNI di San Benedetto del Tronto. San Benedetto, del G. CIOCCA



disparati interessi, fra cui l'amore per il mare. È il caso di Gianmarco Ciocca, che con il suo dottorato di ricerca in Scienza dello Sport «spazia» (è il caso di dirlo) da docente nelle scuole superiori, allenatore di calcio, supervisore nella preparazione di astronauti in missione a Socio della Sezione LNI di San Benedetto del Tronto, avvicinando al mare centinaia di ragazzi. Quando gli è stato proposto di fare il delegato scolastico ha chiesto: «Cosa devo fare?». La risposta è stata: «Quello che stai già facendo!». Ogni anno porta circa 100 studenti liceali presso il centro sportivo LNI di San Benedetto, dove vengono prima illustrati i vari progetti promossi dalla LNI per la salvaguardia ambientale, e poi svolte uscite in mare (canoa e canottaggio). Un bellissimo riscontro è che, nelle estati successive, decine di ragazzi che hanno scoperto la bellezza nel praticare questi sport marittimi scrivono per tornare. È un obiettivo raggiunto: stimolare curiosità e interessi per far poi fiorire passioni.

Chi di noi non è stato ispirato nel proseguire gli studi e nelle scelte di vita proprio da un insegnante?

Stefano Pepe, delegato scolastico di Roma, ha sentito di poter comunicare ai propri alunni la bellezza e i valori che insegna il mare attraverso il bagaglio e la tradizione che la Lega Navale Italiana porta con sé, utilizzando anche l'enorme potenziale di ISPRA nella formazione per le scuole e i Percorsi di Formazione Scuola Lavoro nell'ambito marino. Recentemente ha partecipato con tre classi al Festival «Un solo mare»

presso l'Auditorium di Roma, dove era presente anche la LNI, mentre ad aprile tutte le prime classi del liceo «Pasteur», dove è docente, saranno a Spiaggia Romea presso il Lago delle Nazioni, con il supporto del CNN di Ferrara.

In Sardegna, tutti i delegati scolastici sono concentrati ad Alghero, dove fino a qualche anno fa la Sezione possedeva un centro velico importante.

Eleonora Pecoraro, delegata scolastica nella Sezione LNI di Aci Trezza, ha partecipato ai progetti «Il mio amico l'ambiente

marino», «Albatros» e all'iniziativa «Vela e Salute», promuovendo la cultura marinara, la legalità e l'inclusione sociale attraverso un giornale informativo, partecipando a regate d'altura e con attività su una barca della legalità, *Albatros*, che ha permesso agli studenti di avvicinarsi alla vela, alla vita di equipaggio e alla cultura nautica in maniera diretta e coinvolgente. Descrive con commozione il volto sereno di un ragazzo con una grave forma di autismo mentre scendeva dalla barca, dopo esserne stato al timone, fra la meraviglia e la gratitudine dei genitori.

A Bacoli, Napoli, i delegati scolastici stanno partecipando al «Trofeo Sant'Anna», un evento organizzato dalla LNI di quella Sezione per coinvolgere i ragazzi delle scuole flegree selezionati in un corso di vela *optimist* gratuito e della durata di un anno. Il corso termina con una regata dove gli alunni delle varie scuole si sfidano per il Trofeo.

Queste sono solo alcune delle tante iniziative che i delegati scolastici stanno portando avanti; alla base c'è una forte motivazione che unisce questa grande famiglia di docenti con la visione e lo spirito della LNI. Floriana Ferrigato, delegata scolastica di Mantova, racconta: «Alla fine del 2024, quando il presidente della LNI di Mantova mi chiese se volevo assumere l'incarico di delegato scolastico mi spiegò che la mission della Lega Navale era coinvolgere i ragazzi avvicinandoli al mondo del mare, delle acque interne e degli sport acquatici; cercava docenti che assumessero il ruolo di mediatori fra l'istituzione

Lega Navale Italiana e l'istituzione scuola. Sono entrata in questo ambiente con entusiasmo, portandomi il mio bagaglio di esperienza come docente in progettazioni extracurricolari con finalità educative e formative, che ero pronta ad applicare nel nostro Centro Canoa Sparafucile, dove con altri genitori stavo già lavorando nella gestione della squadra agonistica e preagonistica. Il mio lavoro non sarebbe stato più limitato alle attività che fino a quel momento avevo portato avanti tra la mia scuola e gli enti che fornivano servizi adatti sul Lago di Garda o sui laghi di Mantova. Potevo fare di più, portando la mia progettualità in altre scuole. Stava prendendo forma quell'idea che era già nella mia mente: una struttura organizzativa piramidale, con progetti formulati dai singoli delegati scolastici per diventare un patrimonio collettivo della LNI, condivisibile e praticabile su tutto il territorio italiano. Ora posso confrontarmi con altri colleghi per diffondere la nostra passione per l'educazione e per gli sport acquatici con una metodologia e didattica che possano presentare alle scuole la Lega Navale Italiana, comunemente in grado di offrire progetti formativi di sostanza, gestiti da personale competente. Credo molto nel lavoro di squadra. Tenere per sé progetti e lavori impoverisce, mentre uno scambio di energie e di idee, con la possibilità di una comunicazione verticale verso la Presidenza Nazionale, consente una grande diffusione tra i giovani di quei valori che già porta la Lega Navale Italiana, rendendola sempre più presente e importante sul territorio nazionale».

Sono docenti e dirigenti scolastici, ma anche veri ambasciatori del mare. I Delegati Scolastici della Lega Navale Italiana portano negli istituti attività e progetti pensati per avvicinare i giovani alla cultura marittima: dalla tutela dell'ambiente alle tradizioni del mare, fino agli sport nautici e alla navigazione come occasione di crescita e di tempo libero sano.

La loro nomina avviene da parte del Presidente Nazionale della LNI, su segnalazione dei dirigenti scolastici, dei delegati regionali o delle strutture territoriali dell'associazione, ma anche tramite autocandidatura. Per coordinare al meglio le iniziative è fondamentale il collegamento con una struttura periferica della Lega Navale di riferimento.

Le attività promosse sono numerose e rivolte soprattutto agli studenti. Si va dai corsi di avviamento e perfezionamento negli sport nautici organizzati dalle sedi locali della LNI ai campi estivi di vela, canoa e canottaggio nei Centri Nautici Nazionali di Sabaudia, Taranto e Lago delle Nazioni.

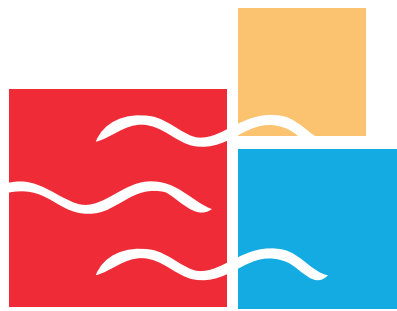
Non mancano le uscite in mare e le visite formative a porti, cantieri navali e unità navali, occasioni preziose per conoscere da vicino il mondo della navigazione. Per gli studenti più meritevoli degli Istituti Nautici, inoltre, la Presidenza Nazionale bandisce ogni anno concorsi che consentono di partecipare gratuitamente a imbarchi di istruzione su navi mercantili, come allievi in soprannumero.

Tra le iniziative più attese ci sono anche gli incontri dedicati alla Marina Militare, con conferenze, proiezioni e visite a installazioni e navi. Grazie al lavoro dei Delegati Scolastici, gli studenti possono inoltre partecipare agli imbarchi sulle storiche navi scuola Amerigo Vespucci e Palinuro, per le quali la Lega Navale dispone di una quota riservata di posti.

Un ponte tra scuola e mare che continua a formare nuove generazioni di giovani consapevoli, appassionati e pronti a navigare verso il futuro.



*DELS - studenti su Albatros. Aci Trezza*



# Naples Shipping Week

26 | 31 OTTOBRE 2026

NAPOLI

[www.nswweek.com](http://www.nswweek.com)

ORGANIZZATO DA



Port of Naples

MAIN CONFERENCE



# Il notiziario nautico di Bolina

di *Alberto Casti*

Giornalista e Direttore di "Bolina"

## DICEMBRE

**Mondiali World Sailing per disabili.** Si sono svolti in Oman dal 30 novembre all'8 dicembre i primi World Sailing Inclusion Championships, con 154 atleti da 37 paesi in quattro classi: *Hansa 303*, *RS Venture Connect*, *ILCA 6* e *FarEast 28R*. La Gran Bretagna ha dominato con tre ori e un bronzo. Miglior azzurra Alessandra Franchi, quinta tra gli *Hansa 303*. La prossima edizione si terrà a Portimão, in Portogallo, a ottobre.

**Scomparso Antonino Stefani.** Lo skipper Antonino Stefani si è spento venerdì 12 dicembre al termine di una lunga malattia. Aveva 71 anni. Originario di Azzano Decimo, maestro di vela, scrittore e membro dei Venturieri, aveva circumnavigato il globo tra il 2013 e il 2018 insieme alla moglie Lilly a bordo del suo *Sparkman & Stephens Magic*.

**Trovata in Danimarca la più grande cocca medievale.** Gli archeologi del Viking Ship Museum di Roskilde hanno annunciato il 22 dicembre la scoperta di un cargo medievale di 30 metri per 9, risalente al 1410. Il relitto giace sul fondo dell'Øresund davanti a Copenhagen, dove è in costruzione l'isola artificiale di Lynetteholm.

**Sydney Hobart: prima volta per una donna.** La sessantenne cinese Jiang Lin e il co-skipper francese Alexis Loison hanno conquistato il 31 dicembre la *Sydney Hobart* a bordo di *Min River*, un *JPK 10.30*. Prima donna e primo equipaggio in doppio a vincere la regata nei 68 anni di storia della competizione. Il maxi di 100 piedi *Master Lock Comanche* di Matt Allen ha tagliato il traguardo primo in tempo reale il 28 dicembre dopo 2 giorni, 5 ore, 3 minuti e 36 secondi di navigazione.

## GENNAIO

**Clipper RX: nuove barche per il giro del mondo.** La 15ª edizione del *Clipper Round the World Yacht Race* partirà nell'estate del 2027 con 12 Clipper RX, nuovi scafi di 22 metri progettati da Nigel Irens. Tra le caratteristiche: doppio pozzetto con coppottina rigida, armo a cutter, albero di 29,6 metri, prua inversa e due timoni con fusibile. Gli scafi sono in costruzione a Qingdao, in Cina.

**Doppio record alla RORC Transatlantic Race.** Partita l'11 gennaio dalle Canarie, la 12ª edizione della *RORC Transatlantic Race* ha visto infranti i record sulla distanza di 3.000 miglia verso Antigua per multiscafi e monoscafi. Il primo è stato conquistato il 16 gennaio dal *MOD70 Argo* di Jason Carroll col tempo di 4 giorni, 23 ore, 51 minuti e 15 secondi; il secondo dal *Baltic 111 Raven* (34 m) di Damien Durchon, che ha fermato le lancette del cronometro il 18 gennaio dopo 6 giorni, 22 ore, 27 minuti e 47 secondi di navigazione.

**European Yacht of the Year 2026: i vincitori.** Sono stati assegnati il 17 gennaio i premi per la barca europea dell'anno. Su 21 candidate hanno vinto *Excess 13*, *Pure 42*, *Dragonfly 36*, *Bénéteau First 30* e *Wauquiez 55*. Menzione speciale al day sailer *Woy 26*.

**A Sodebo il Trofeo Jules Verne.** Il 25 gennaio Thomas Coville e l'equipaggio del trimarano *Sodebo Ultim 3* (32 m) hanno conquistato il *Trofeo Jules Verne* completando il giro del mondo in 40 giorni, 10 ore, 45 minuti e 50 secondi, migliorando di oltre 12 ore il precedente primato. Il 26 gennaio ha tagliato la linea d'arrivo anche il trimarano *Idec Sport* (31 m) al comando di Alexia Barrier. Il team di sole donne ha stabilito il tempo di riferimento femminile in 57 giorni, 21 ore e 20 minuti.

**Tripletta azzurra ai Mondiali ILCA Under 21.** L'Italia ha conquistato tutti e tre i titoli ai Campionati Mondiali *ILCA Under 21* conclusi il 24 gennaio a Lanzarote. Premiati Antonio Pascali (*ILCA 7*), Ginevra Caracciolo (*ILCA 6*) e Alessandro Cirinei (*Under 19*).

**Area Marina Protetta di Capri: via libera del Senato.** Il 28 gennaio il Senato ha approvato all'unanimità il disegno di legge per l'istituzione dell'AMP dell'Isola di Capri. Vietata ogni forma di navigazione, inclusa quella a remi, intorno ai Faraglioni. Sul piede di guerra *Assocharter*, che rappresenta 150 società di noleggio.

**Nuova vela MkII per la classe ILCA 4.** La classe *ILCA* ha annunciato il 26 gennaio l'autorizzazione della nuova randa *ILCA 4 MkII* per la categoria giovanile, con taglio radiale, finestra più ampia e tessuto più duraturo. Sarà commercializzata da aprile 2026 e omologata per le regate dall'agosto 2026.

**A Debois il primato atlantico sui Mini 6.50.** Il 31 gennaio il belga Quentin Debois ha attraversato l'Atlantico da Cadice a San Salvador (Bahamas) in 24 giorni, 19 ore e 31 minuti, migliorando di oltre sei giorni il precedente record in solitario su Mini 6.50. Partito il 6 gennaio, ha attraversato 4.466 miglia di oceano. A giugno tenterà il primato sulla rotta inversa New York-Lizard Point.

## FEBBRAIO

**A Marega la Finn Gold Cup.** Alessandro Marega ha vinto il 19 febbraio a Brisbane, in Australia, la *Finn Gold Cup*. Già in testa alla ranking mondiale 2024, è il primo italiano ad aver conseguito questo importante risultato.

**AGEMAR: nasce l'anagrafe digitale dei marittimi.** Con il decreto legge del 19 febbraio 2026, l'Italia istituisce l'Anagrafe nazionale digitale della gente di mare, raccogliendo in un'unica banca dati carriera professionale, titoli, imbarchi e certificazioni. Previsto anche il libretto di navigazione elettronico.

**Yachtsman of the Year alla paralimpica Jazz Turner.** La Yachting Journalists' Association britannica ha assegnato il 25 febbraio il premio *Yachtsman of the Year 2025* a Jazz Turner. La velista, affetta dalla sindrome di Ehlers Danlos e costretta alla sedia a rotelle, nel luglio 2025 aveva circumnavigato in solitario e senza assistenza Gran Bretagna e Irlanda.

## MARZO

**A Cayard la Bacardi Cup.** Fresco di titolo mondiale e nominato il 12 febbraio velista dell'anno negli Usa insieme a Laura Grondin, Paul Cayard ha vinto l'11 marzo la 99<sup>a</sup> *Bacardi Cup* a Miami, affiancato dal tedesco Frithjof Kleen. A 66 anni il velista californiano ha così conquistato l'unico trofeo in classe Star che ancora gli mancava.

**Con The Grand Tour la vela è arrivata sul Gange.** I velisti friulani Manuel Vlacich e Franco Deganutti hanno completato il 2 marzo la prima navigazione documentata a vela sul Gange. L'impresa apre la quinta edizione di *The Grand Tour Sailing*, progetto che vede i due impegnati in navigazioni negli angoli più remoti del mondo a bordo di due derive pneumatiche *Tiwal 3*. Le prossime tappe

sono le isole Diomede nello stretto di Bering e l'attraversamento del Meridiano di Greenwich sul Tamigi.

**SailGP: Emirates GBR in testa.** Emirates GBR è in testa alla classifica generale del *SailGP*. Il team britannico ha vinto ad Abu Dhabi in dicembre, a Perth a febbraio e ha conquistato il secondo posto dietro gli Usa a Sydney. Settimo il team Red Bull Italy. Prossima tappa l'11 e 12 aprile a Rio de Janeiro.

**Mini Globe Race: vince lo svizzero Stitelmann.** Renaud Stitelmann su *Capucinette* ha vinto il 7 marzo la prima edizione della *McIntyre Mini Globe Race*, giro del mondo a tappe e in solitario su scafi autocostruiti di 5,80 metri. Lo svizzero ha impiegato 180 giorni, 11 ore, 25 minuti e 57 secondi per tornare ad Antigua, da dove la regata era partita il 23 settembre, dopo 24.000 miglia di navigazione. Pilar Pasanau, quarta al traguardo, è la prima donna spagnola a circumnavigare il pianeta in solitario.

**Donne e vela: c'è ancora discriminazione.** Il rapporto pubblicato il 4 marzo dall'organizzazione britannica The Magenta Project con 11th Hour Racing e World Sailing fotografa una situazione critica: l'85% delle donne ha subito atti di sessismo e tutte guadagnano in media il 29% in meno degli uomini.

**Addio ad Andrea Pestarini.** Il giramondo italiano Andrea Pestarini è scomparso venerdì 13 marzo mentre si trovava in barca alle isole Fiji. Aveva 57 anni. Con sua barca storica era il *Mai Stracc*, ketch di 36 piedi disegnato da Laurent Giles aveva percorso entrambi gli emisferi e tutte le latitudini, dai tropici alle regioni polari.

## La Coppa America prende forma

Il 22 dicembre *Emirates Team New Zealand*, *Athena Racing*, *Luna Rossa*, *Tudor Team Alinghi* e *K-Challenge* hanno annunciato la creazione dell'*America's Cup Partnership* (ACP). L'accordo introduce un calendario biennale fisso, la condivisione dei ricavi tra i team e nuove misure di controllo dei costi. Confermato l'inserimento obbligatorio di almeno una donna a bordo degli AC75. I team si ritroveranno a Cagliari dal 21 al 24 maggio per la prima tappa preliminare di Coppa, che si svolgerà a bordo degli AC40 con equipaggi femminili e giovanili. Questo, come gli appuntamenti successivi, sarà trasmesso in chiaro dalla Rai. Il formato prevede regate di flotta con finale secca tra i primi due classificati. Stabilita anche la data del match di *Coppa America* a Napoli: dal 10 al 18 luglio 2027.

Nel frattempo la scadenza per le iscrizioni, originariamente fissata al 31 gennaio, è stata prorogata di due mesi per dare modo ad altri eventuali sfidanti di aderire. E non mancano le polemiche: il veterano statunitense John Sweeney accusa gli organizzatori di operare in violazione del Deed of Gift e annuncia di ricorrere ai tribunali di New York, mentre a Napoli 22 associazioni scrivono a Grant Dalton sottolineando che l'area di Bagnoli non è mai stata bonificata e chiedendo all'organizzazione di valutare siti alternativi per realizzare le infrastrutture della 38ª *Coppa America*. Parallelamente, il 15 febbraio a Scheveningen, in Olanda, cinque atleti disabili hanno sperimentato per la prima volta la navigazione su un AC40 grazie a un simulatore messo a disposizione da DutchSail. I risultati sono stati incoraggianti: nessuna limitazione insormontabile e prestazioni elevate. Nella *Coppa America* del futuro atleti normodotati e disabili potrebbero competere alla pari.

# La “barca della legalità”

## Our Dream: Jeanneau 53

a cura di “Bolina”

**P**hilippe Briand è uno dei pochi progettisti ad aver firmato, tra il 1986 e il 2000, le barche di otto sfidanti per la Coppa America. Al suo attivo ci sono anche dieci superyacht a vela, tra cui i mastodontici Mari-Cha III e IV. Ma è nel settore della crociera che l'architetto di La Rochelle vanta il principale record con circa 12.000 unità naviganti che portano il suo nome. Il Jeanneau 53 è una di queste. Entrato in produzione nel 2008 e omologato categoria CE A, questo 16 metri si inserisce nella fascia alta della gamma Jeanneau come erede del fortunato 54 Deck Saloon, da cui eredita la vocazione agli spazi generosi reinterpretati però in chiave più moderna.

Lo scafo in laminato di fibra di vetro presenta una carena con slanci contenuti e pinna con bulbo a siluro con pescaggio che può variare a seconda delle versioni da 2,28 metri a 1,80 metri. I 4,77 metri di baglio massimo centrale sono contenuti per la categoria, il che si traduce in un comportamento marino equilibrato in tutte le andature. La coperta in sandwich di balsa e vetroresina, è quasi flush deck, con ampi passavanti e zone prendisole oltre la tuga il cui design affusolato è caratterizzato dalla presenza di ampie finestrate frontali e laterali.

Ma è il pozzetto il cuore pulsante di questo sloop: ampio e finemente organizzato è suddiviso in una zona prodiera concepita per il relax, e una poppiera per la postazione di comando con due ruote, relative colonnine e manovre rinviate. Tra le due aree è collocato il tavolo con ante abbattibili, mentre un vano dedicato a poppa consente l'alloggiamento strategico della zattera di salvataggio.

L'armo velico è frazionato con due coppe di crocette acquartierate. La dotazione

standard prevede randa avvolgibile all'interno dell'albero e genoa avvolgibile al 135%, entrambi con superficie complessiva di 132 metri quadrati. In opzione erano disponibili anche allestimenti *Classic* con randa inferita di 61 metri quadrati e genoa al 135% e *Performance* con randa in Mylar da 67 metri quadrati e genoa al 125%, abbinati a un albero più alto.

Diverse le configurazioni sottocoperta: da due a cinque cabine con due, tre o quattro bagni, a seconda delle esigenze. Nel layout a tre cabine e tre bagni (probabilmente il più diffuso) la cabina armatoriale è a prua con letto matrimoniale, ampio armadio, scrivania rivestita in ecopelle e bagno privato con doccia separata; a poppa si trovano due cabine doppie simmetriche, ciascuna con il proprio bagno. Una paratia rimovibile tra le due cabine di prua consente di trasformarle in un'unica suite. In alternativa, lo stesso spazio può essere allestito come cabina per lo skipper con cuccetta singola e servizi.



Barca della legalità “Our dream”  
intitolata ai magistrati Falcone e Borsellino

Il quadrato è dominato dal tavolo (su piede elettrico regolabile in altezza) con divano a C a dritta e divano lineare a sinistra. La cucina a L sul lato di sinistra dispone di ampio piano di lavoro, fornello a tre fuochi forno, frigorifero da 200 litri e ghiacciaia separata da 100 litri. Generose le dimensioni del tavolo da carteggio sulla dritta.

Il motore è un diesel Yanmar da 100 cv. Alcuni modelli sono dotati di sistema 360 Docking, un saildrive orientabile a 360 gradi gestito con joystick dal pozzetto, che elimina la marcia indietro tradizionale e semplifica le manovre in spazi ristretti.

È uno Jeanneau 53 *Our Dream*, barca confiscata alla criminalità organizzata che lo utilizzava per il traffico internazionale di stupefacenti e affidata nel 2022 alla Sezione di Palermo della Lega Navale Italiana. Intitolata a Giovanni Falcone e Paolo Borsellino, *Our Dream* è stata la prima delle “barche della legalità” resa pienamente accessibile alle persone con disabilità motoria grazie all’installazione di passerella e sollevatore. Oggi questo splendido Jeanneau 53 è impiegato dalla Lega Navale in numerosi progetti sociali tra cui “Velando”, promosso dal Ministro per le Disabilità.



# Mare, mare Quanto mare c'è nella musica italiana?

di Patrizio Ruviglioni  
Giornalista

Sarà che il Teatro Ariston dista pochi metri dal porticciolo, o che il Festival stesso è nato per tirare su il turismo di un febbraio altrimenti desolante in Riviera. Fatto sta che l'Italia ha cominciato a cantare il mare proprio da Sanremo e non ha più smesso, dovunque. Quasi mai come cartolina – la stagione non permette – ma spesso come metafora, luogo dell'anima. Mistero, malinconia, libertà (poca). Tra i primi colpi, la rivelazione Milva con *Il mare nel cassetto*, mentre Claudio Villa è in gara con *Mare di dicembre* (1961). Vi dice niente? Anticipa *Il mare d'inverno* di Loredana Bertè (1983), questa non presentata in gara, peccato. Persa *In alto mare* (1980), la cantante a riva scopre che «qui non viene mai nessuno a farmi compagnia».

Ma non è che d'estate vada meglio. Fuori dall'Ariston, Gino Paoli racconta le vacanze del miracolo economico (*Sapore di sale*, 1963) ma lo turba già il rientro. «Fare il bagno al largo» è solo il sogno delle prostitute di Giuni Russo in *Un'estate al mare* (1981), per guardare da lontano gli ombrelloni-oni-oni e riposarsi, altro che violenze e falò. Testo di Franco Battiato, che per sé scava l'oasi mistica di *Summer on solitary beach* (1981), desiderio di pace: «Mare, mare, voglio annegare». I discepoli lo seguono, dal re della scena alternativa Iosonouncane – che alla morte



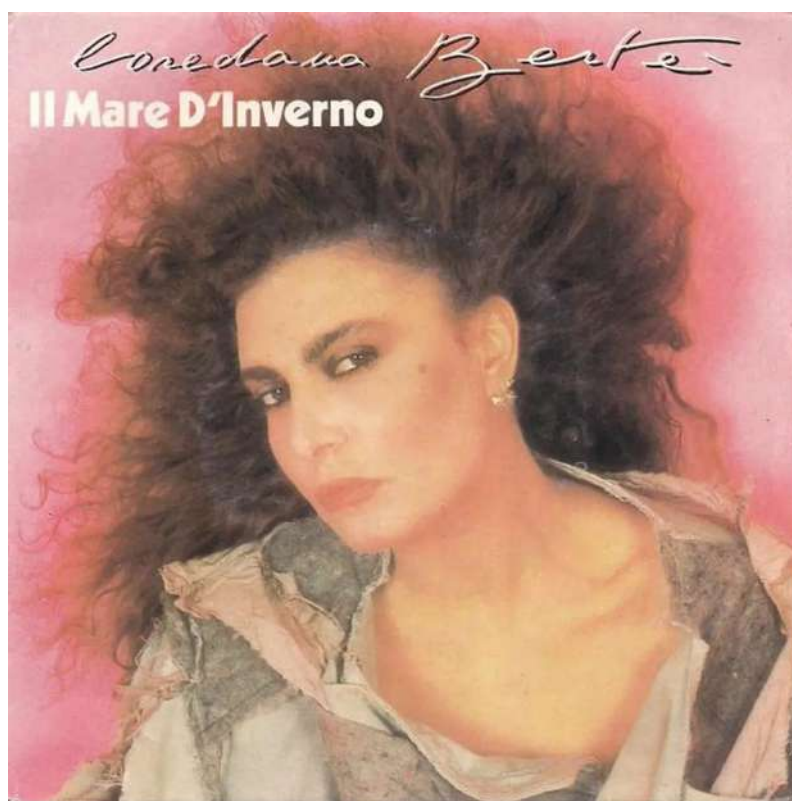
in mare ha dedicato un album intero, il bellissimo *Die* (2015) – ai sanremesi, loro sì, Colapesce e Dimartino in *Splash* (2023), su un suicidio «travolti dall'immensità del blu». Del resto ci aveva avvisati Pino Daniele, *Chi tene 'o mare* «porta 'na croce» (1979). Lo sanno i marinai in fuga di Fabrizio De André (*Creuza de mã*, 1984) e quelli impenitenti di Lucio Dalla e Francesco De Gregori, che sulle navi vivono, diremmo oggi, "in bolla" (*Ma come fanno i marinai*, 1978).

Gino Paoli a San Fruttuoso, in Liguria, nel 1999. Foto: Franco Origlia/Getty Images

Figurarsi la *Gente di mare* (Raf e Tozzi, 1987) o Luca Carboni che in *Mare mare* va a Riccione solo per struggersi per una lei che poi è la vita in sé («Sai che ognuno c'ha il suo mare dentro al cuore», 1992). Ma già Bruno Lauzi, *Onda su onda*, aveva capito che basta un attimo per naufragare (1971).

Il mare dà, il mare toglie. Veniva, veniva dal mare anche il «bell'uomo» che nel 1971 apre *4/3/43*, sempre di Dalla. Siamo a Sanremo, è il primo sbarco tra noi di una nuova canzone d'autore che resterà, storia di una ragazza madre incinta di un soldato di passaggio, ucciso di lì a poco, che cresce sola un figlio («Stringendomi al petto che sapeva di mare»), tale Gesù Bambino, finito poi a bestemmiare tra «i ladri e le puttane». Il testo di Paola Pallottino viene censurato, ma come dirà ancora Dalla «il pensiero è come l'Oceano, non lo puoi bloccare, non lo puoi recintare» (*Com'è profondo il mare*, 1977).

Di nuovo il Festival, dove a ridosso di Tangentopoli Marco Masini sbanca le «Novità» (1990) con il malessere della sua generazione, *Disperato*, dall'album *Ci vorrebbe il mare*, ma intorno si vede solo il cemento. Ci si consola con Andrea Bocelli che s'augura di placarsi, in dolce compagnia, come *Il mare calmo della sera* (1994), scritta da uno Zuccherro che per sé ha firmato la goliardica (e infatti tenuta alla larga dall'Ariston) *Il mare impetuoso al tramonto...* (1989). E quindi i migranti nel Mediterraneo (*Onda Alta* di Dargen D'Amico, 2024) e il sogno americano di cent'anni fa (*Lettera di là dal mare* di Massimo Ranieri, 2022). Ma a volte è solo una risposta, il mare. La migliore. Chiedere a Patty Pravo, signora dell'ultimo Sanremo, che in...*e dimmi che non vuoi morire* (Premio della Critica 1997) aveva trovato il segreto per sconfiggere la morte in vita – per citare Bukowski – con questa formula qui: «Portami al mare, fammi sognare». Facile, no?



# Diario di bordo della Lega Navale Italiana

di Rachele Colasante

Addetta alla comunicazione LNI

## 11 dicembre - Firmato accordo tra l'Agazia Interregionale per il Fiume Po e la Lega Navale Italiana

L'accordo tra AIPo – ente delle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto responsabile della gestione del fiume Po e del suo bacino, dalla sicurezza idraulica alla navigazione e alla tutela del demanio idrico – e la LNI, mira a rafforzare la conoscenza e la salvaguardia degli ambienti fluviali, coinvolgendo le strutture territoriali della Lega Navale lungo il Po e le sedi locali di AIPo. Nel prossimo triennio sono previste attività congiunte di formazione sulla navigazione fluviale e la sicurezza, iniziative didattiche nelle scuole, corsi sportivi nautici – con particolare attenzione all'inclusione di persone con disabilità o in condizioni di svantaggio socio-economico – e progetti di monitoraggio della flora e della fauna del bacino del Po.

## 31 dicembre 2025 - Record di iscritti nel 2025

La Lega Navale Italiana chiude il 2025 con un record storico di iscritti: 63.881 soci nelle 249 Sezioni e Delegazioni, oltre 3.100 in più rispetto al 2024. Cresce anche la partecipazione femminile e giovanile: le socie sono 17.188 (+2.300) e i giovani under 25 raggiungono quota 16.944 (+1.200). In aumento anche la comunità online della Presidenza Nazionale, che supera i 45.000 follower sui social media.

A livello territoriale, la regione con più iscritti è la Puglia (8.935 soci), seguita da Liguria (8.306) e dall'area Lazio-Umbria (7.719). Alla luce di questi risultati, il presidente Donato Marzano ha annunciato il lancio degli Stati Generali 2026 della Lega Navale.

## 29 gennaio- Rinnovato l'accordo di collaborazione con Rete dei nautici d'Italia

Lega Navale Italiana e Rete Nazionale dei Nautici d'Italia (RE.NA.) rinnovano la sinergia avviata lo scorso anno mettendo al centro la formazione sportiva e valoriale dei futuri professionisti del mare.

È stato siglato, presso la Sezione di Ostia della Lega Navale Italiana, il rinnovo dell'accordo di collaborazione tra l'ammiraglio Donato Marzano, Presidente della Lega Navale Italiana e la prof.ssa Maria Rosa Valente, Presidente della Rete Nazionale dei Nautici d'Italia e Dirigente Scolastico dell'Istituto d'Istruzione Secondaria Superiore "Giovanni Caboto" di Gaeta.

L'intesa tra LNI e RE.NA., l'associazione che rappresenta gli Istituti Nautici italiani,



mira a offrire a studentesse e studenti opportunità formative legate alla nautica da diporto e agli sport del mare, come vela, canoa e canottaggio. L'accordo punta inoltre a rafforzare la collaborazione tra istituti nautici e strutture territoriali della Lega Navale Italiana, consolidando i progetti già avviati e promuovendo nuove iniziative comuni per diffondere la cultura del mare, sostenere la pratica sportiva, la formazione nautica e la tutela dell'ambiente, con particolare attenzione all'inclusione di studenti con fragilità o disabilità.

La seconda edizione del "Trofeo Challenge LNI-RE.NA", in programma a Palermo, presso la locale Sezione della Lega Navale Italiana, dal 10 al 12 aprile.

### 30 gennaio - La mostra "Agostino Straulino. Marinaio, ufficiali, sportivo" arriva a Cesenatico

Il Museo della Marineria di Cesenatico ospita fino a sabato 28 febbraio la mostra itinerante "Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo", promossa dalla Lega Navale Italiana, curata dal Cantiere della Memoria e patrocinata dalla Marina Militare. L'esposizione è allestita nell'antico Porto Canale di Cesenatico, progettato da Leonardo da Vinci.

Grazie alla collaborazione con il museo vicino, il pubblico può ripercorrere la vita e le imprese dell'ammiraglio Agostino Straulino, protagonista della marineria italiana del Novecento: ufficiale della Marina, comandante della nave scuola Amerigo Vespucci, incursore nella Seconda Guerra Mondiale e velista di fama internazionale. Pannelli e materiali video-fotografici ne raccontano una figura poliedrica e profondamente legata al mare.

### 10 febbraio - LNI Roma all'Assemblea Capitolina di Roma

L'Assemblea Capitolina di Roma ha riconosciuto la Sezione di Roma della Lega Navale Italiana tra le associazioni sportive ultracentenarie, valorizzandone il lungo legame con la Capitale.

Fondata il 18 luglio 1899 dal principe Don Prospero Colonna, allora sindaco di Roma, la sezione romana è la seconda più antica d'Italia

dopo Milano e la prima nel centro-sud. In oltre un secolo di attività, ha seguito i valori della Lega Navale Italiana, diventando un punto di riferimento per il diporto nautico a Roma.

La presenza della Lega Navale Italiana nella Capitale si estende anche alla Sezione di Ostia, tra le più rilevanti per soci e attività, e alla Delegazione universitaria di Roma.

### 4 marzo - "Malupa 5.0" entra nella flotta della LNI

La Lega Navale Italiana amplia la propria "flotta solidale" con l'arrivo di "Malupa 5.0", una barca a vela innovativa, inclusiva, sostenibile e spiaggiabile, progettata e realizzata in Italia dal Centro Nautico Adriatico di San Mauro Pascoli.

La flotta solidale della LNI è la più grande d'Italia per numero di imbarcazioni inclusive, presenza sul territorio e attività promosse a favore di persone con disabilità o fragilità. "Malupa 5.0" è costruita con materiali riciclabili e a basso impatto ambientale, seguendo cinque principi chiave: accessibilità, flessibilità, sostenibilità,





sicurezza e inclusività. Il nome nasce dalle iniziali dei tre ideatori italiani: Marco Lorenzetti, Luca Bracci e Paolo Giordano, unendo la loro visione a quella della Lega Navale: rendere il mare davvero accessibile a tutti.

La barca è progettata per facilitare l'imbarco di persone con disabilità o mobilità ridotta, con poppa aperta, coperta libera da ostacoli e guide integrate per installare fino a quattro sedute rotanti a 360°. Lo scafo, lungo 4,70 metri e largo 2,10, con immersione variabile da 0,20 a 1,30 metri e ballast di 90 kg, può ospitare fino a cinque persone, rendendola adatta sia ad attività formative che a iniziative sociali.

La collaborazione tra Lega Navale Italiana e Centro Nautico Adriatico prevede anche la formazione degli istruttori LNI sull'uso di "Malupa 5.0" e la partecipazione a progetti, eventi e manifestazioni nautiche, diffondendo una cultura del mare inclusiva e promuovendo la vela come esperienza accessibile a tutti.

Luca Bracci, amministratore del Centro Nautico Adriatico, sottolinea come la partnership con la Lega Navale Italiana favorisca l'inclusione e l'abbattimento delle barriere, portando il progetto alle associazioni e Onlus italiane che operano per il benessere delle persone con disabilità.

## 28 marzo - Rinnovato accordo FICK 2026-28

Si rinnova e si rafforza la collaborazione tra Lega Navale Italiana e Federazione Italiana Canoa Kayak, con la firma di un accordo triennale 2026-2028 presso il CONI di Roma. L'intesa punta a promuovere gli sport della pagaia, la cultura del mare e la tutela dell'ambiente.

Tra i risultati raggiunti: la crescita dei gruppi sportivi LNI affiliati e dei tesserati FICK (25 gruppi e 1786 iscritti nel 2025) e il successo del Trofeo nazionale canoa LNI-FICK, giunto alla quinta edizione in programma a settembre 2026 sul Lago di Paola.

Tra le iniziative future, spazio anche alla promozione del benessere e della salute attraverso la pratica della canoa come stile di vita sano.

Il presidente FICK Antonio Rossi ha espresso soddisfazione per il rafforzamento della collaborazione, sottolineando il valore delle sezioni LNI come punto di accesso alla disciplina.

Dal 2022, l'intesa tra LNI e FICK ha favorito lo sviluppo di canoa e kayak a livello amatoriale e agonistico, con attenzione a giovani, inclusione, sicurezza in acqua e rispetto degli ecosistemi.

### **29 marzo - Formazione nautica: 13 nuovi istruttori di vela solidale**

Si è concluso con successo il corso di formazione della Lega Navale Italiana, realizzato con AICS, dedicato alla disabilità psichica e intellettiva. Dal 16 al 22 marzo, 13 istruttori hanno acquisito competenze per affiancare persone con autismo, sindrome di Down e disturbi della personalità.

L'obiettivo: promuovere la vela come strumento di inclusione e benessere. Il corso ha approfondito metodi operativi e favorito il confronto diretto con famiglie e operatori, grazie anche alla partecipazione dell'associazione A.L.T. AUT APS.

Rivolto a volontari da tutta Italia, il percorso ha rafforzato lo scambio di esperienze e i valori di inclusione della LNI. Il corso è stato coordinato da Vincenzo De Luca e diretto da Mauro Marchi.

### **31 marzo - Concluso SIES Sail**

Si è concluso il progetto europeo SIES Sail, che nell'ultimo anno ha coinvolto organizzazioni di Slovenia, Italia, Estonia e Serbia con l'obiettivo di rendere la vela più accessibile, inclusiva e sostenibile. Tra i principali risultati: linee guida per programmi educativi inclusivi, workshop su sport e tutela del mare e attività di sensibilizzazione, anche durante la Settimana Europea dello Sport. La Lega Navale di Ostia ha ospi-

tato i partner e integrato il progetto nelle proprie attività, promuovendo inclusione e rispetto dell'ambiente. Tra le iniziative, un workshop ambientale con 125 partecipanti e un protocollo con la Capitaneria di Porto per la tutela del mare.

Il progetto, attivo tra gennaio 2025 e marzo 2026, ha puntato su cooperazione internazionale e formazione degli istruttori. Sono state realizzate anche attività di inclusione sociale, con uscite in mare per 120 giovani a bordo della barca "Eros".

Infine, grazie a simulatori di Optimist e Windsurf, la vela è stata portata anche in scuole, università e altri contesti lontani dal mare, offrendo a bambini e studenti un primo approccio sicuro agli sport nautici.

### **Il socio navigatore Alessandro Tosetti si racconta alla LNI Vercelli**

Alessandro, architetto vercellese e socio LNI, è un esperto velista con oltre 100mila miglia percorse. Naviga su *Aspra*, imbarcazione da lui costruita nel 2002, e affianca alla professione attività innovative nel design nautico, come l'uso della bioluminescenza.

Ex skipper e istruttore, ha partecipato a importanti regate internazionali e vinto nel 1992 il Campionato del Mondo over100. Ha compiuto numerose traversate oceaniche e nel 2019 ha stabilito un record in solitaria nel giro della Corsica.

Negli ultimi anni si è distinto nelle sfide oceaniche: qualificato alla Global Solo Challenge, ha completato nel 2025 il giro del mondo in solitaria, dopo una prima interruzione nel 2024.

È entrato nella Hall of Fame della International Association of Cape Horners, tra i primi italiani a doppiare Capo Horn in solitaria senza assistenza.



# Il mio mare

Un modo di guardare il mondo.

di Sara Paesani

PR & Communications Manager Team Luna Rossa

**S**ono nata sul mare, ma ci sono voluti anni per capire che il mare non è solo un luogo, né solo un elemento: per me è un modo di guardare il mondo, una fonte inesauribile di insegnamento, opportunità e ispirazione.

Fin da subito ho sentito il desiderio di scoprire l'elemento acquatico, sia sopra la superficie, nel vento che gonfia una vela o nelle onde cavalcate con una tavola da surf, sia sotto l'acqua, dove in tempi più recenti ho scoperto un nuovo universo, fatto di silenzi ma anche di suoni nuovi, di creature incredibili e di una sensazione di leggerezza sospesa in una gravità differente.

Il mare (e il vento) non si presentano mai nello stesso modo e la loro imprevedibilità rende ogni momento in acqua una nuova scoperta, fatta di luoghi, situazioni e talvolta incontri inattesi. Quello con Luna Rossa, ad esempio, dura da otto importanti anni della mia vita e mi ha insegnato qualcosa di essenziale: in mare nessuno naviga davvero da solo e il risultato nasce dall'equilibrio di un gruppo

che lavora insieme, dove ogni gesto conta e la somma diventa sempre qualcosa di più grande delle singole parti. E poi ci sono gli incontri lungo la rotta, con chi vive il mare in ogni sua forma; incontri casuali, altri dettati dall'inguaribile voglia di esplorare, fino a quelli che riportano all'essenza più autentica della marineria, come quello con l'Amerigo Vespucci, simbolo senza tempo delle donne e degli uomini di mare.

Il mare per me è anche il gruppo di amici con cui condivido le regate e le lunghe navigazioni quando il tempo e il lavoro lo permettono: un equipaggio coeso, unito da entusiasmo, fiducia e condivisione.

Forse amo così tanto il mare perché nel suo blu mi ritrovo. È come uno schermo spento, uno spazio sconfinato dove lo sguardo può andare lontano e perdersi all'orizzonte, immaginando che oltre quel confine tutto sia possibile. Privilegio che, sulla terraferma, spesso stretta tra palazzi e strade fitte, raramente è concesso. Infine, il mare mi ha fatto comprendere anche il senso della responsabilità: quello che ci offre incondizionatamente merita di essere ricambiato. Ma questa è un'altra storia... quella che riguarda tutti noi e il mare che vogliamo difendere.



# Letture in pozzetto

RECENSIONE "LA SFIDA DI JOLLY DRIVE"

di Luciano Magnanelli

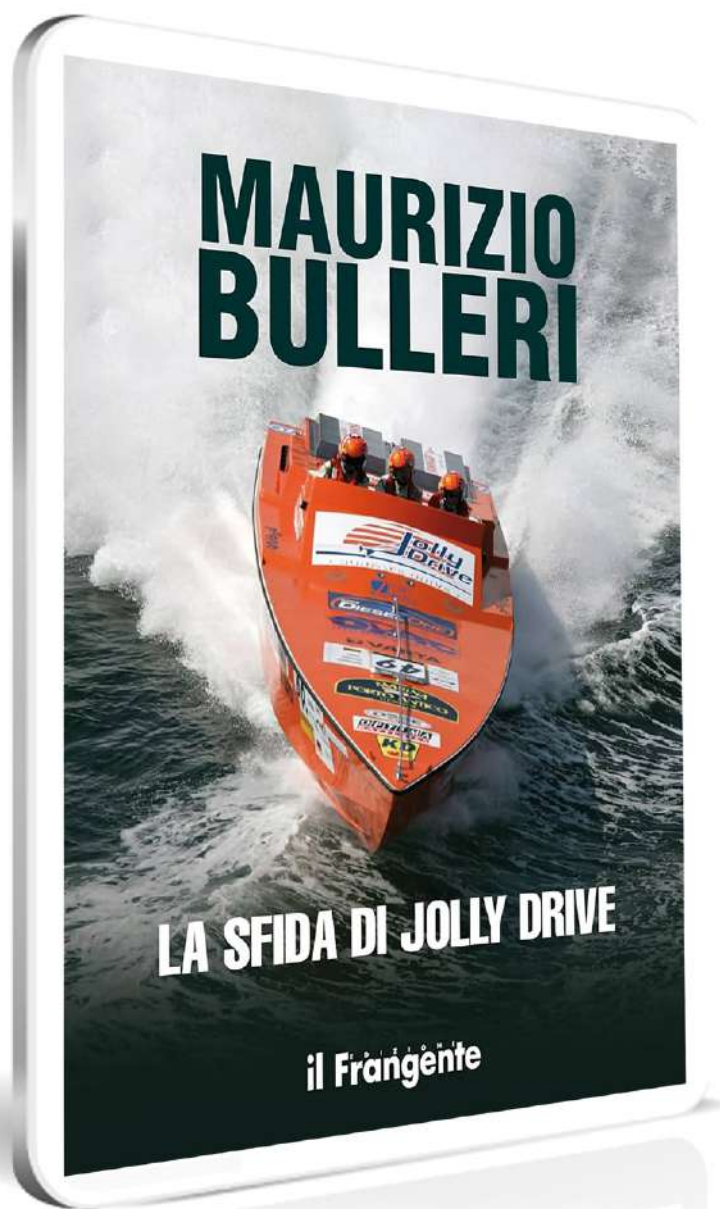
Vicepresidente della Lega Navale Italiana

La sfida di Jolly Drive di Maurizio Bulleri ripercorre l'avventura umana e sportiva dell'autore, giornalista e pilota di motonautica, e del suo equipaggio che si lanciano a capofitto in una impresa apparentemente impossibile, ovvero la conquista, nella stagione 2005, del campionato mondiale di Powerboat P1. È un'avventura che ha inizio quasi per caso quando Bulleri insieme al navigatore Andrea Bergamini e al timoniere Riccardo Fatarella, scopre e recupera uno scafo da corsa malconco e abbandonato in un campo, ribattezzato impietosamente "barca scoglio" per le sue scarse prestazioni iniziali. Grazie ad una profonda conoscenza della tecnica navale e dell'arte della navigazione e avvalendosi della competenza di una schiera di amici, artigiani e collaboratori di cui è popolato il racconto, i protagonisti riescono a trarre il meglio da quel relitto, esaltandone i pregi e le qualità nascoste. Il libro segue ogni passo della loro sfida, fatta di difficoltà, imprevisti, strategie tecniche, errori e momenti di brillanti intuizioni, fino alla lotta finale per il titolo mondiale dove riescono a prevalere contro team più attrezzati e imbarcazioni tecnicamente superiori.

Oltre alla cronaca sportiva, il racconto offre uno sguardo affascinante sul mondo della motonautica rivelando, a quanti non si sono mai avvicinati a questo sport, quale bagaglio di conoscenze tecniche e di abilità marinaresche richieda la motonautica off shore. Il campionato power boat prevede gare d'altura, il più delle volte con mare formato; navigare a 50 nodi con onde di due metri richiede non solo una buona dose di coraggio ma anche una regolazione continua degli acceleratori e dei trim delle propulsioni e dei flap, non basta rallentare quando arriva un'onda più alta, la vera abilità è saper accelerare nei pochi secondi di calma tra un'on-

da ed un'altra oppure abbassare l'elica interna durante la virata per rallentare senza far perdere giri al motore. Queste sono solo alcune delle pillole tecniche che l'autore dissemina nel racconto rendendolo non solo avvincente ma anche interessante tecnicamente. Al lettore sembrerà di navigare nel Solent con muri d'acqua innalzati dal vento opposto alla corrente, o navigherà nelle acque agitate di Malta per accorgersi insieme all'autore che lo scafo-scoglio non è poi così lento e che con mare formato rivela delle performances insospettite. E così il racconto si snoda tra le varie regate del campionato ed i tentativi di strappare ad ogni tappa qualche nodo in più ad una barca che affronta bene le onde ma che è ancora lenta con acqua calma. Ecco quindi la modifica dei redan, gradini che tagliano trasversalmente lo scafo e sollevano la carena dall'acqua per ridurre la superficie bagnata e facilitare quel flusso d'aria tra scafo e mare che riduce la resistenza d'attrito. Così come le modifiche alle eliche, su cui uno dei collaboratori dell'autore interviene in modo del tutto artigianale, proprio come quando *"le competizioni si vincevano grazie alla genialità di menti appassionate"*, a riprova che anche il team più tecnologico non può fare a meno della sensibilità di un collaboratore *"capace di suggerire ciò che la scienza non è in grado di immaginare"*. Il tutto senza strafare; dopo tanti successi ottenuti pilotando *"sul confine che separa la spregiudicatezza dalla saggezza"*, l'autore, da vero uomo di mare intuisce razionalmente la vera strategia vincente: *"per vincere non devi esagerare, devi avere rispetto del mare e salvaguardare il mezzo"*. Ma ormai nell'imminenza delle prove finali del campionato l'equipaggio di Jolly drive non ragionava più, la prudenza non era più contemplata, la barca viene sventrata e alleggerita al limite della resistenza strutturale,





le appendici ed i timoni vengono tagliati, vanno via anche le prese dinamiche dei circuiti di raffreddamento e infine le modifiche ai cambi per aumentare i giri delle nuove eliche. Il traguardo dei 76 nodi è finalmente raggiunto anche grazie all'arma in più posseduta dall'autore e dal suo team, lo spirito di squadra e la convinzione che ora tutto è possibile. E le vittorie iniziano ad arrivare, Cowes, Gallipoli, Napoli e con esse la vittoria del campionato e la conquista del titolo. Degna delle migliori pagine di cronaca sportiva è l'avvincente descrizione delle fasi più concitate delle ultime regate capace di far ricredere sulla bellezza della motonautica anche i puristi della navigazione a vela.

“La sfida di Jolly Drive” unisce alla piacevolezza della lettura l'esaltazione dei veri valori di chi va per mare, il lavoro di squadra e la solidarietà, la sportività e la competenza, la tenacia, l'entusiasmo e la preparazione. Sono questi i valori che hanno caratterizzato la crescita personale e professionale dell'autore, che dalla motonautica agonistica arriva a diventare figura autorevole del giornalismo e della divulgazione nautica.

Concludendo, “La sfida di Jolly Drive” è un vero libro di mare che entra a far parte di diritto dei volumi che popolano la biblioteca virtuale delle “letture in pozzetto”.



OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM





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](http://WWW.LEGANAUALE.IT)

