

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

La rivista di mare

2 - 2026

Finché la barca va

La "nautica popolare" in Italia? Un miraggio

Pulizie di primavera sulle spiagge

Dietro le quinte di una regata

Giovanni Ajmone Cat e i colori della Lega Navale in Antartide





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



**DIVENTA SOCIO O RINNOVA LA TUA
ISCRIZIONE ALLA
LEGA NAVALE ITALIANA**
Dal 1897 al servizio delle persone

sommario

Anno CXXIX - N. 2 - marzo-aprile 2026

2

Punto nave

di Donato Marzano

4

Dove il mare si ferma per lavorare. Il porto

di Enrico Gurioli

7

La "nautica popolare" in Italia?

di Fabrizio Coccia

9

Il vento dell'economia

di Alberto Morici

12

In porto la legge sulla "valorizzazione della risorsa mare"

di Antonio Bufalari

15

Dietro le quinte della Roma\ Riva 2026

di Giuseppe Borrelli de Andreis e Giulia Fava

19

L'inclusione e la formazione spiegano le vele a Palermo

di Elisabetta Vassallo

22

Universal Design in porti e marine

di Valia Galdi

24

Progettare una nautica per tutti

di Maria Cristina Sabatini

27

I monumenti della Lega Navale Italiana

di Marco Trecalli

36

La rinascita del Nuovo Trionfo

di Giovanni Panella

38

Giovanni Ajmone Cat, fino alla fine del mondo

di Michele Valente

42

Primavera, la stagione dei clean-up

di Lara Maule

44

Hugo Pratt-Venezia, il mare e la libertà di Corto Maltese

di Carlo Romeo

46

Gino Paoli

Il cantautore lupo di mare

di Patrizio Ruviglioni

48

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

51

La "barca della legalità"

a cura di "Bolina"

53

Quella passione "che ti Puglia" tra vela e canoa

di Michele Valente

56

La Lega Navale in mostra ai "Boat Days" e a "Roma, città di Mare"

di Federico Davoli

58

Diario di bordo della LNI

di Rachele Colasante

63

Il mio mare Passione blu

di Donatella Bianchi

64

Letture in pozzetto

di Luciano Magnanelli

Proprietà: Lega Navale Italiana

Editore: Donato Marzano

Direttore Responsabile: Antonello de Renzis Sonnino

Direttore editoriale: Michele Valente

Collaboratrice editoriale: Rachele Colasante

Direzione - Amministrazione:

Via Guidubaldo Del Monte, 54 00197 Roma

tel. 06 809159203 - C.C. post. 30719009

www.leganavale.it - relazioniesterne@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma:

n. 7727 del 24.10.1960

Realizzazione Grafica e Stampa:

Arti Grafiche "La Moderna" S.r.l.

Via Enrico Fermi, 13/17 - 00012 Guidonia (RM)



La rivista – che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta – è anche pubblicata sul sito istituzionale.

Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.
ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di Giugno 2026

Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Ben tornati a bordo ai lettori e a chi ci accompagna nell'evoluzione della rivista, che la nostra giovane redazione si sforza di rendere sempre più interessante e aggiornata, mantenendo nel contempo l'autorevolezza dovuta a 130 anni di storia.

Proseguendo con le considerazioni sulla situazione geo-strategica e sulla sicurezza internazionale espresse nello scorso Punto Nave, vorrei declinare oggi il termine sicurezza in tutte le sue accezioni. Intendo riferirmi anche alla sicurezza nella vita di tutti i giorni, per le strade, nei luoghi pubblici, alla sicurezza per mare e nelle acque interne, compresa la dimensione subacquea.

Tornando alla sicurezza internazionale, non è cambiato molto rispetto alle considerazioni dello scorso numero: si è proseguito con alti e bassi, oscillando tra dichiarazioni di presunti accordi e minacce di ripresa delle ostilità, tra cessate il fuoco e azioni cinetiche condotte con attacchi missilistici, droni, distruzione di siti civili da parte di americani, iraniani, israeliani. Il tutto in assenza di azioni concrete, di interventi diplomatici, di pressioni politiche della comunità internazionale e, in particolare, dell'Europa e di soggetti come

l'ONU o la Nato, deputati a mantenere la sicurezza e l'ordine internazionali.

Anche la Chiesa, che in altre crisi - segnatamente quella dei missili a Cuba, ma non solo - ha giocato un ruolo di mediazione fondamentale, non sembra essere in grado di affrontare le ultime crisi, nonostante il grande impegno di Papa Francesco e Papa Leone.

Continua quindi un periodo in cui la sicurezza internazionale è in concreto pericolo. Così come in pericolo, o meglio in difficoltà, è la sicurezza "interna". E per sicurezza interna intendo quella di tutti i giorni: quella delle strade e dei negozi, delle scuole, dei posti di lavoro, delle nostre case, dove ogni giorno si registrano azioni delittuose non solo contro il patrimonio - furti, truffe, rapine - ma anche contro le persone, spesso per futili motivi.

Vorrei evidenziare due aspetti: il crescente coinvolgimento di minori - in alcuni casi bambini che cercano di far del male ai propri insegnanti, ai propri coetanei o a sconosciuti - e l'incomprensibilità del gesto criminoso, spesso dovuto a esibizionismo, non solo sui social, o al desiderio di affermare con la violenza il proprio disagio.

Non è infatti il bisogno economico spinto all'eccesso che, anche se non giustificabile, è perlomeno comprensibile, la causa di tanti reati che si concludono in omicidi, aggressioni di professori, negozianti, passanti, compagni di scuola - sempre più donne o ragazze - ma il desiderio di voler affermare un proprio ruolo in una società che sta perdendo di vista i valori della vita: il rispetto, l'accoglienza, la lealtà, la solidarietà. Valori che in LNI chiamiamo valori del mare, pubblicati nella "Carta dei Valori", e che rappresentano poi i valori della società, della vita di tutti i giorni, di una vita di relazioni sociali.

Non sono un magistrato, un sociologo né uno psicologo, ma la cronaca di tutti i



giorni ci parla di un malessere giovanile, di un disagio profondo, di un non sentirsi parte integrante del contesto sociale "normale", che ritengo siano le cause più significative di molti di tali gesti criminosi. Cause a cui devono pensare le istituzioni, le associazioni e le strutture deputate ad affrontare e risolvere tali malesseri e disagi. Le istituzioni, certo, ma ritengo anche tutti noi.

Ed è per questo che la Lega Navale Italiana ha da sempre - oltre 129 anni di vita - nella sua missione il mettere il mare al centro degli interessi del Paese, anche diffondendo i valori del mare che sono, come ho detto, i valori della vita sociale. Lo facciamo tutti i giorni nelle nostre sezioni, nelle scuole di vela, canoa e canottaggio, nei centri d'istruzione nautica, nei centri nautici estivi, a bordo delle barche sociali e in particolare delle barche della legalità, tramandando i valori del mare ai giovani, alle future generazioni, a chi soffre di disagi giovanili, ai più fragili e deboli.

Non siamo soli: collaboriamo con le istituzioni, la scuola, le associazioni di eccellenza come Save the Children, con cui operiamo insieme nei confronti dei ragazzi delle periferie difficili delle nostre città.

Ora vorrei concludere con la sicurezza che ci è più propria come LNI e di cui mi sono occupato per tutta la vita in Marina Militare e in Lega Navale: la sicurezza in mare. Qualunque sia il motivo dell'andar per mare - o per acque interne - lavoro, sport, divertimento, la sicurezza deve costituire un mantra per ogni marinaio: da imparare, approfondire, curare in sede di pianificazione e di condotta, da acquisire nel proprio DNA.

La insegniamo ai nostri ragazzi nelle scuole sportive, la diffondiamo con il "Ventalogo del mare" - venti elementari ma fondamentali regole sulla sicurezza in mare e sul rispetto dell'ambiente che abbiamo curato assieme a Marevivo - la approfondiamo in tutti i briefing pre-uscita per addestramento e pre-regata, la svizzeremo in teoria e in pratica nei nostri centri di istruzione nautica, i CIN.

E proprio nei CIN curiamo la preparazione dei nostri soci all'andar per mare su ogni tipo di imbarcazione, con istruttori esperti, spesso provenienti dalla Marina Militare o Mercantile e dal diporto, insegnando loro a non trascurare nulla, ad approfondire il meteo, a rimandare l'uscita se non opportuno, a controllare sempre il proprio



mezzo, a ispezionare con cura le dotazioni di sicurezza. Lo facciamo con passione e professionalità, sia che l'allievo voglia conseguire una patente nautica, sia che voglia imparare ad andare per mare senza patente, quando consentito e dal diporto, insegnando loro a non trascurare nulla, ad approfondire il meteo, a rimandare l'uscita se non opportuno, a controllare sempre il proprio mezzo, a ispezionare con cura le dotazioni di sicurezza. Lo facciamo con passione e professionalità, sia che l'allievo voglia conseguire una patente nautica, sia che voglia imparare ad andare per mare senza patente, quando consentito.

Ed è per questo che non riesco a comprendere e ad accettare quanto previsto per i CIN nella legge sulla valorizzazione della risorsa mare - Legge 7 maggio 2026, n. 70 - recentemente approvata. Quanto riportato nell'articolo 16 costituisce un ostacolo al regolare prosieguo della formazione nautica dei CIN e quindi alla diffusione della sicurezza in mare. Un ostacolo, dicevo, ma perfino un'offesa, anche per la fraseologia utilizzata, alla tradizione ultracentenaria della LNI nella formazione nautica, che la Lega Navale, come ente pubblico, cura dalla sua nascita.

Ho già rappresentato formalmente ai Dicasteri vigilanti - Difesa e MIT - e a chi ha coordinato la sua approvazione - Dipartimento per le Politiche del Mare - le incongruenze della normativa recentemente approvata, che vede lo Stato penalizzare un ente pubblico e quindi lo Stato stesso. Sono pertanto fiducioso che, in un modo o nell'altro, tale incongruenza venga risolta, allo scopo di non penalizzare la stessa sicurezza in mare che la LNI continuerà a perseguire e a migliorare... nonostante tutto.

Sestante

Dove il mare si ferma per lavorare. Il porto

di Enrico Gurioli
Giornalista e scrittore



Ll porto è il punto in cui il mare rallenta. Non si arresta: muta cadenza. Le onde frangono sul molo. È il luogo in cui l'orizzonte si fa mestiere, in cui l'infinito accetta di misurarsi con la banchina. Qui le rotte diventano attese vigilate, i venti si traducono in manovre, la partenza e il ritorno assumono peso specifico: gru, bitte, cavi tesi, odore di gasolio intrecciato al salmastro.

Osservare un porto dall'acqua significa leggere la città in controcampo. Dalla nave la terra non è sfondo ma prossimo destino; i profili urbani non decorano, segnalano; le architetture non ornano, orientano. Le attività di banchina non sono appendice, ma naturale prolungamento della vita di bordo. Si sbarca. Il porto non è una soglia neutra: è zona di osmosi continua tra chi parte e chi resta, tra mare aperto e territorio. Il cavo d'ormeggio ti lega al suolo.

La calma apparente di un bacino può illudere l'inesperto. Con tempo buono e mare piatto ogni manovra sembra semplice. Ma ormeggiare uno scafo con misura e sicurezza non è gesto estetico, né mero accosto alla banchina, né esercizio di equilibrio galleggiante. È scelta consapevole di affidare, in uno spazio limitato e in un tempo determinato, uno scafo che obbedisce alle leggi perenni della natura e alla perizia di chi sa far correre un cavo fino alla bitta giusta. È atto tecnico e insieme atto morale. Spesso un gesto liberatorio.

Anche il linguaggio nasce qui. Il lessico portuale non è specialismo chiuso, ma patrimonio condiviso. Ormeggiatori, rimorchiatori, equipaggi mercantili e militari parlano una lingua fatta di termini precisi, gesti rapidi, intese operative. È lingua della necessità, figlia della cultura materiale della marineria e dell'antica arte navale e bellica. Un corpus non codificato ma vivo, complementare al saper fare di chi naviga.

L'armonia portuale – da non confondersi con l'organizzazione amministrativa dello scalo – si manifesta ogni giorno nei movimenti di banchina. È ritmo interno, misura collettiva, disciplina non scritta che lascia traccia nella tradizione marinara del luogo. È cultura nel senso più pieno: culto del sapere marittimo. Ogni attracco è un incontro con una persona nuova.

Nel Mediterraneo ogni porto è un archivio vivente. Lingue, tecniche, superstizioni, merci e uomini si sono stratificati come sedimenti. Il lavoro marittimo ha generato una cultura discreta: gesti ripetuti, tempi dettati dal mare più che dall'orologio,

regole tramandate senza bisogno di proclami. Cantieri, dogane, quarantene, arsenali, mercati ittici, cucine di bordo raccontano una storia parallela, spesso più esatta di quella ufficiale.

Il porto è paesaggio operativo. Non solo approdo, ma principio di movimento: pesca, nautica da diporto, attività subacquee, traffici commerciali e rotte turistiche. È infrastruttura tecnica e spazio emotivo insieme. Luogo di attese e ritorni, di separazioni e ricongiungimenti, di carichi e scarichi che non riguardano soltanto le merci. Ogni porto possiede un'identità riconoscibile a chi sappia guardare senza cercare effetti.

Il mondo del lavoro che va per mare produce cultura e custodisce un'arte sapienziale antica. L'ars marinara non è retorica, ma disciplina severa: formazione, specializzazione, reclutamento, diritto marittimo, bandiera compongono un sistema complesso regolato più dal tempo del mare che dalle convenzioni terrestri. Ogni rotta è insieme identica e irripetibile; ogni porto è quel preciso porto, con le sue difficoltà e le sue atmosfere. La vita a bordo trova qui una sua misura assoluta.

Chi naviga sa che il porto non è semplice configurazione urbanistica lungo la costa, né area di sosta, né spazio da occupare con una imbarcazione. È dimensione. È luogo in cui la gente di mare deposita traccia della navigazione compiuta. Le navi arrivano portando mondi imbarcati altrove, su banchine oltre l'orizzonte. Quando ripartono, mettono la prora verso un nuovo approdo, verso l'infinito concreto del mare. Solo i traghetti e i pescherecci torneranno presto, a riprendere il loro posto nella ripetizione necessaria.

Genova, Trieste, Marsiglia, Alessandria, Barcellona non sono soltanto città portuali. Sono modi differenti di abitare un limite: tra acqua e terra, tra lavoro e paesaggio, tra memoria e presente. Letti insieme restituiscono un Mediterraneo concreto, fatto di banchine, rotte e mani che lavorano.

Il mare non chiede spiegazioni. Le sue tracce, prima o poi, finiscono sempre in un porto.



Il Porto di Genova, tra i più grandi hub del Mediterraneo.



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



La “nautica popolare” in Italia?

Un miraggio tra numeri e... paradossi

di *Fabrizio Coccia*

Giornalista e collaboratore del “Giornale della Vela”

La nautica italiana vive da anni un evidente paradosso: da un lato migliaia di chilometri di coste, condizioni climatiche ideali e una leadership mondiale nella produzione di yacht di lusso con un fatturato globale che ha raggiunto gli 8,6 miliardi. Dall’altro, il diporto minore che fatica a crescere, anzi arretra e la nautica sociale che continua a restare ai margini. Non si tratta più di una difficoltà congiunturale. I dati indicano una crisi strutturale che ormai coinvolge anche la fascia media del mercato: in un decennio, tra il 2015 e il 2024, le unità da diporto immatricolate sono diminuite del 22 per cento, passando da 103.588 a 79.724 e le nuove iscrizioni sono crollate (appena 243 nel 2024).

Le cause sono note, ma irrisolte. In primo luogo, una burocrazia opprimente, fatta di norme complesse, adempimenti ridondanti, rinnovi e scadenze che penalizzano soprattutto le imbarcazioni immatricolate. Poi i costi di acquisto elevati, dovuti all’impennata inflattiva post-Covid, alla carenza dei materiali e all’aumento dei costi energetici.

Ma il vero nodo resta la carenza di posti barca. In termini assoluti, i numeri non sembrerebbero allarmanti: abbiamo oltre 800 strutture dedicate all’ormeggio e circa 172.000 posti barca, che ci collocano al secondo posto nel Mediterraneo europeo dopo la Francia. Ma è una lettura fuorviante. L’offerta è infatti squilibrata: il 40 per cento dei posti si concentra tra Sardegna, Liguria e Toscana, mentre molte altre aree, soprattutto al Sud, restano carenti. A ciò si aggiunge uno sbilanciamento funzionale, con spazi spesso riservati a unità di grandi dimensioni più che per la piccola nautica. Il quadro è aggravato da costi elevati e servizi spesso inadeguati, mentre gli spazi riservati al transito risultano, di fatto, introvabili.

Soprattutto mancano le alternative che potrebbero rilanciare davvero il settore della piccola e media



Sailing Yacht A, tra i più grandi e lussuosi yacht a vela al mondo, circondato da Este 24 nel Golfo di Trieste (foto di Gabriele Cutini, LNI Trieste).

nautica. Porti a secco automatizzati, scivoli pubblici attrezzati, aree per la sosta di carrelli e veicoli: soluzioni diffuse in molti Paesi, ma ancora marginali in Italia. Eppure le recenti modifiche al regolamento del Codice del diporto le prevedono esplicitamente. Lo stesso vale per altre misure potenzialmente decisive: gli spazi riservati alle unità fino ai 6 metri, le agevolazioni per la nautica sociale con tariffe dedicate negli approdi e nelle riserve marine. Gli strumenti esistono, ma raramente vengono applicati o monitorati.

Se questa tendenza non verrà invertita il rischio è una progressiva “gentrificazione nautica”: porti e coste trasformati in vetrine di lusso sempre più lontani dalla tradizione marinaiasca e dall’uso popolare del mare. Non è un caso che il profilo dell’armatore medio racconti già oggi un settore poco inclusivo: l’87 per cento è uomo e l’età è elevata, con il 45% tra i 60 e i 75 anni e il 26% tra i 50 e i 59. Gli under 30 sono ormai marginali. Un segnale preoccupante per il futuro.

Le soluzioni non mancano, ma richiedono scelte nette: innanzitutto una vera semplificazione burocratica con procedure digitali realmente accessibili ai diporisti, senza intermediari. Ma serve anche un cambio di narrazione. La barca deve tornare a essere percepita non come un bene di lusso, ma come uno strumento sportivo, ricreativo e sociale accessibile e sostenibile.

In questo scenario si inseriscono le nuove modalità di fruizione, sempre più slegate dalla proprietà. Il charter, in particolare, cresce a un ritmo annuo stimato tra il 5 e l’8 per cento con circa 100.000 imbarcazioni noleggiate ogni anno e oltre 2 milioni di pernottamenti. Numeri che confermano come la domanda di mare e di nautica resti forte. Il problema, semmai, è la capacità di ascoltarla.



La questione dei posti barca resta un problema cruciale per lo sviluppo della “nautica popolare” in Italia (foto LNI Pozzuoli).

Il vento dell'economia

Perché la vela è una delle infrastrutture economiche più sottovalutate d'Italia

di *Alberto Morici*

Giornalista e Direttore di "SailBiz"

Per molto tempo la vela è stata raccontata come uno sport elegante, tecnico, profondamente identitario per un Paese circondato dal mare, ma raramente è stata osservata attraverso una lente economica strutturata. Nell'immaginario collettivo italiano, la vela resta spesso confinata a una dimensione agonistica o culturale, talvolta persino elitaria, mentre il suo contributo concreto allo sviluppo dei territori, alla creazione di valore e alla costruzione di capitale umano rimane sullo sfondo. È un paradosso, se si considera che la vela, più di molte altre discipline sportive, è intrinsecamente legata a turismo, formazione, sostenibilità ambientale, salute e filiere produttive locali.

Nel 2024 questo paradosso viene finalmente messo in discussione da un dato. Per la prima volta nella sua storia, la Federazione Italiana Vela ha scelto di misurare in modo organico e strutturato l'impatto economico e sociale della vela sportiva sul sistema Paese. Lo studio "Analisi dell'impatto socio-economico 2024", realizzato in collaborazione con Luiss Business School, rappresenta un passaggio che va ben oltre la semplice rendicontazione: è un atto di maturità istituzionale. Il risultato parla chiaro: oltre 339 milioni di euro di impatto economico complessivo stimato, generato nel solo 2024 dalle attività della vela sportiva federale.

Il valore di questo numero non sta soltanto nella sua dimensione, ma nel modo in cui è stato costruito. Il perimetro dell'analisi è volutamente circoscritto e prudentiale. Restano fuori il diporto nautico, la filiera industriale della nautica, il pubblico, la promozione territoriale in senso lato e l'indotto più ampio legato al turismo balneare. Vengono considerate esclusivamente le attività sportive e formative organizzate e regolamentate dalla Federazione: tesse-

ramento, eventi, giornate di sport, scuole vela, formazione tecnica, volontariato. In altre parole, non l'intero "Sistema mare", ma il cuore sportivo del sistema vela.

È proprio questa scelta metodologica a rendere il dato particolarmente solido. I 339 milioni di euro non sono una stima espansiva, ma una base minima certificata, che suggerisce come il valore complessivo generato dalla vela in Italia sia in realtà molto più ampio. La vela emerge così non come un settore marginale, ma come una vera e propria infrastruttura economica diffusa, capace di attivare flussi di spesa, occupazione e valore aggiunto lungo tutta la penisola.



Il Centro Nautico di Ferrara della LNI in una foto degli anni '70.



*La coppia d'oro della vela italiana:
Ruggero Tita e Caterina Banti*

Nel corso del 2024 la Federazione Italiana Vela ha registrato oltre 6.500 giornate di sport velico e più di 3.700 manifestazioni sportive. Sono numeri che raccontano un'attività continua, capillare, distribuita su territori molto diversi tra loro, dalle grandi città di mare ai piccoli centri costieri, dai laghi del Nord alle isole. A queste giornate di sport corrisponde un indotto turistico stimato in oltre 131 milioni di euro, generato dalle spese sostenute da atleti, tecnici, accompagnatori e staff: pernottamenti, ristorazione, trasporti, servizi. È un turismo particolare, spesso fuori dai picchi stagionali, che contribuisce alla destagionalizzazione e alla stabilità economica di molte località.

All'interno di questo quadro assumono un ruolo centrale le manifestazioni veliche, soprattutto quelle di maggiore richiamo nazionale e internazionale. Nel 2024 sono state analizzate 25 manifestazioni rappresentative, tra grandi classiche dell'altura ed eventi delle classi olimpiche e giovanili. Il valore economico complessivo stimato supera i 38 milioni di euro. Le regate d'altura, pur rappresentando una quota minoritaria in termini numerici, incidono in modo prevalente sull'indotto complessivo, dimostrando come la qualità e la tipologia degli eventi siano determinanti quanto la quantità.

Ma il vero motore economico della vela sportiva italiana, come emerge dallo studio, è rappresentato dalle scuole vela. Nel 2024 sono stati organizzati oltre 6.500 corsi, con la partecipazione

di più di 56.000 allievi, distribuiti in 458 centri affiliati su tutto il territorio nazionale. Il valore diretto dei corsi è stimato in circa 34 milioni di euro, ma è l'indotto collegato a fare la differenza. Famiglie che si spostano, soggiorni prolungati, spese accessorie: il risultato è un impatto complessivo superiore ai 155 milioni di euro.

Le scuole vela non sono soltanto un canale di accesso allo sport. Sono un'infrastruttura educativa e sociale che genera valore economico, promuove la cultura del mare, avvicina giovani e adulti a stili di vita sani e sostenibili. In un Paese come l'Italia, dove il rapporto tra giovani e sport non è sempre lineare e dove i temi della salute pubblica e della prevenzione sono sempre più centrali, questo aspetto assume un peso strategico.

Un altro elemento spesso invisibile ma fondamentale è il capitale umano che sostiene il sistema vela. Nel 2024 il volontariato sportivo ha contribuito con oltre 69.000 giornate di attività, coinvolgendo istruttori, ufficiali di regata, stazzatori e personale di supporto. Valorizzato secondo parametri di mercato, questo contributo equivale a oltre 5,3 milioni di euro. Ma ridurre il volontariato a un valore economico sarebbe limitante. Si tratta di competenze qualificate, esperienza, responsabilità, senso di appartenenza. È un capitale umano che garantisce qualità, sicurezza e continuità al sistema, e che rappresenta uno degli asset più preziosi dello sport italiano.

Per comprendere appieno la portata di questi numeri, è utile collocarli nel contesto più ampio dell'economia dello sport. In Italia il settore



I giovani velisti della Lega Navale di Ostia, tra i circoli velici più importanti d'Italia per numero di tesserati FIV

sportivo nel suo complesso genera tra i 24 e i 32 miliardi di euro, pari a circa l'1,5–1,8% del PIL. A livello europeo, considerando effetti diretti e indiretti, lo sport può arrivare a rappresentare oltre il 2–3% del valore aggiunto in alcuni Paesi. Nel Regno Unito, la sport economy contribuisce per circa 100 miliardi di sterline all'economia nazionale e sostiene più di un milione di posti di lavoro.

La differenza tra questi sistemi non sta soltanto nei numeri assoluti, ma nel modo in cui lo sport viene concepito dalle istituzioni. Nel modello britannico, lo sport è una componente strutturale delle politiche pubbliche, integrata con sanità, istruzione e sviluppo territoriale. Investire nello sport significa ridurre costi sanitari futuri, migliorare la qualità della vita, rafforzare la coesione sociale. In Francia e Spagna, seppur con modelli diversi, lo sport è riconosciuto come un settore economico a tutti gli effetti, con una governance che favorisce la misurazione degli impatti e la costruzione di filiere stabili.

In questo scenario, la scelta della Federazione Italiana Vela di misurare il proprio impatto assume un valore che va oltre la vela stessa. È un segnale culturale. Significa affermare che lo sport non è soltanto una voce di spesa o un capitolo accessorio, ma un investimento capace di generare ritorni economici, sociali e ambientali. Significa dotarsi di dati per dialogare con le istituzioni, con il sistema bancario, con gli investitori, con i territori.

La vela, per le sue caratteristiche intrinseche, è particolarmente adatta a questo ruolo. È uno sport che educa al rispetto dell'ambiente, che favorisce l'inclusione, che sviluppa competenze tecniche e soft skill, che promuove benessere psicofisico. È uno sport che vive sui territori e con i territori, creando valore diffuso e duraturo.

I 339 milioni di euro stimati per il 2024 non sono quindi un punto di arrivo, ma un punto di partenza. Rappresentano la base minima su cui costruire una visione più ampia del sistema vela italiano, capace di integrare sport, turismo, salute, formazione e sostenibilità.

Un ulteriore elemento di riflessione riguarda ciò che non rientra volutamente nel perimetro dello studio. L'analisi

FIV–Luiss, per scelta metodologica, non considera infatti le veleggiate, le attività ludico-ricreative non agonistiche e una parte significativa della formazione di base che, in Italia, fanno capo in larga misura alla Lega Navale Italiana. Con oltre 249 Sezioni e 4 Centri Nautici diffusi sull'intero territorio nazionale, la Lega Navale rappresenta un motore parallelo e complementare di partecipazione sportiva, educazione al mare e animazione territoriale. Se queste attività venissero incluse in una futura misurazione sistemica, il quadro economico della vela in Italia risulterebbe ulteriormente rafforzato, mettendo letteralmente "il turbo" alle considerazioni emerse: non solo in termini di volumi economici, ma soprattutto di impatto sociale, culturale e di accessibilità allo sport del mare.

Il passo successivo è trasformare questi dati in politiche, strategie e investimenti.

La call to action è chiara e riguarda tutti gli stakeholder. Le Regioni e i Comuni possono riconoscere la vela come leva di sviluppo locale e destagionalizzazione turistica. Il sistema bancario e finanziario può considerare lo sport come un asset economico misurabile e affidabile. La politica nazionale può integrare sport e salute in una visione di lungo periodo. Le imprese della filiera possono costruire partnership che vadano oltre la sponsorizzazione, puntando su progetti strutturati.

Misurare è il primo passo per governare. La vela italiana ha iniziato a farlo. Ora la domanda non è più se la vela generi valore, ma se il Paese sia pronto a riconoscerlo e a investirci davvero.



La scuola vela della Lega Navale di Porto Sant'Elpidio

In porto la legge sulla “valorizzazione della risorsa mare”

Approvata dal Parlamento, ecco di cosa si tratta

di Antonio Bufalari

Avvocato esperto di diritto marittimo e Segretario generale di Assonautica

Il Disegno di Legge conosciuto come “Valorizzazione risorsa Mare” è stato approvato – nella versione definitiva – dal Consiglio dei ministri dello scorso 4/8/2025 ed è approdato in Parlamento, innanzi al Senato, come D.D.L. 1624. Affidato alla VIII Commissione del Senato, dopo diverse audizioni ed emendamenti è stato approvato in prima lettura dal Senato in data 25/3/ 2026 e a fronte di tale approvazione è passato alla Camera dei deputati dove assegnato all’esame delle Commissioni Ambiente (VIII) e Trasporti (IX), con l’identificativo 2855 è stato definitivamente approvato lo scorso 29/4 allo stato di redazione del presente si è in attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Il testo definitivamente approvato presenta una struttura che, per ragioni espositive, possiamo racchiudere in alcune macroaree che richiamano i Capi in cui il testo di legge è suddiviso.

Tralasciando le prime disposizioni sul funzionamento del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, le novità maggiori riguardano, al capo 2°, l’istituzione della Zona Contigua. Questa, prevista dall’art. 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), cd. Convenzione di Montego Bay del 1982, consiste in una fascia di mare estesa 12 miglia nautiche oltre le acque territoriali, ovvero fino a 24 miglia dalle linee di base e va ad ampliare la competenza dello Stato nell’esercizio di controlli atti a prevenire e/o sanzionare violazioni doganali, fiscali, sanitarie o di immigrazione.

Il Capo II, inoltre, contiene un aggiornamento delle linee di base come da nuove determinazioni di cui all’allegato 1 al medesimo testo e ciò sulla base della mutata morfologia della costa italiana.

Il testo di legge disciplina, poi al Capo 3°, l’attività subacquea a scopo ricreativo e per la tutela della sicurezza e del patrimonio ambientale e culturale e lo fa con una serie di disposizioni volte a definire gli ambiti dell’attività di immersione subacquea nonché disciplinare le professioni di istruttori subacquei, guide subacquee e dei centri di immersione. Tale disciplina, associata alla recente Legge sulle attività subacquee (Legge n. 9/2026), completa la revisione della disciplina *sull’underwater*, settore strategico per un paese come l’Italia. Diverse, poi, le novità contenute nel Capo IV, in materia di “nautica da diporto”.

Alcune disposizioni sono orientate alla semplificazione, come i termini di rinnovo delle licenze di navigazione che passano da sessanta a 30 giorni, altre sono agevolazioni vere e proprie, ad esempio, in ambito di compravendita dell’usato con la ricevuta rilasciata dallo Sportello Telematico del Diportista (STED) che, ora, sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione per 90 giorni.

Viene introdotto nell’ordinamento e, quindi nel codice della nautica da diporto, il

noleggio con l'indicazione dell'itinerario concordato, che si aggiunge al classico noleggio a tempo (ovvero per un determinato periodo di tempo) e viene superato il divieto assoluto di promiscuità tra diporto ed utilizzo commerciale di noleggio e locazione con la possibilità che una unità da diporto possa essere ceduta in gestione a Società di charter per determinati periodi di tempo con la semplice annotazione sulla licenza di navigazione. Ulteriore novità introdotta dal "Valorizzazione Risorsa Mare" è la locazione con nomina del comandante; l'imbarcazione, in tale ipotesi, deve essere condotta da soggetto munito almeno del titolo di ufficiale di navigazione da diporto di 2° classe designato dal locatario come comandante. In tal caso il numero massimo di persone trasportabili non può superare le dodici unità, con esclusione del comandante e salvo che il certificato di omologazione dell'imbarcazione preveda un limite inferiore.

La novella legislativa introduce delle novità anche nella disciplina del noleggio occasionale e dei Centri di Istruzione per la Nautica (CIN). In tal caso viene specificato che i corsi per il conseguimento delle patenti nautiche possono essere svolti solo da Soci che, al momento dell'iscrizione al corso, sono associati da almeno un anno. Inoltre, l'attività di formazione per il conseguimento delle patenti nautiche non può essere oggetto di promozione commerciale ad esclusione di quella effettuata nel "perimetro associativo".

Il Valorizzazione risorsa mare contiene, infine, ulteriori novità in materia cantieristica, scolastica, ambientale e di pesca. Novità che potranno essere meglio affrontate in prossimi articoli.



La legge 7 maggio 2026, n. 70 Valorizzazione della risorsa mare pubblicata in Gazzetta Ufficiale lo scorso 9 maggio.

SVN

network diretto da Maurizio Anzillotti



ti racconta il grande sogno della vela

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

Dietro le quinte della Roma\Riva 2026

La macchina organizzativa (invisibile) della regata "oceanica" del Tirreno

di Giuseppe Borrelli de Andreis e Giulia Fava

Foto di Andrea Lelli e Lorenzo Ricotta

C'è solo un momento nel quale il Comitato Organizzatore di una regata si rilassa: è quando, arrivata ed ormeggiata l'ultima barca, sana e salva, terminata la premiazione e magari anche il "terzo tempo", il porto si svuota, le banchine e le barche riposano; alla confusione subentra il silenzio della sera e del tramonto. Il Circolo è deserto o quasi, rimangono solo i pochi amici e soci, esausti: ci si siede e si allungano le gambe sotto al tavolo e si chiudono gli occhi... è finita. Prima, spesso mesi prima, tutto ha avuto inizio.

Ma cosa succede quando le luci dei riflettori non sono ancora spente? Chi partecipa ad una regata pensa ai problemi organizzativi dell'equipaggio, cura la barca,



segue le previsioni meteo... mille cose. Chi vede la manifestazione sportiva da fuori pensa ad una bella veleggiata con gli amici in mare aperto, al sole, al vento e romanticamente ad un'affascinante avventura, condivisa con un gruppo di appassionati e amici.

Per chi organizza una regata invece, come un Circolo nautico o una Sezione della Lega Navale Italiana, è una vera e propria corsa ad ostacoli, piena di insidie e problemi di tutti i tipi, difficoltà quotidiane, che iniziano mesi prima, soprattutto se l'evento è di "vera altura" (in mare aperto) in quanto aumentano le responsabilità per la sicurezza delle barche e degli equipaggi che devono affrontare giorni e giorni di navigazione: organizzare questa tipologia di regate è proprio una "missione", significa coordinare un ecosistema di decine di persone e tutte devono essere una squadra. Una marea di dettagli vanno esaminati e risolti.

Il primo problema è lo spazio. Decine di imbarcazioni, spesso di dimensioni importanti, devono trovare "casa" contemporaneamente. Il Porto Turistico di Riva di Traiano si trasforma: insieme alla direzione del porto, lo staff del Circolo deve

"incastrare" ogni scafo come in un tetris gigante, garantendo che ogni barca abbia il proprio ormeggio completo di acqua, elettricità, spazi dove sistemare le attrezzature e, soprattutto, la possibilità di uscire dal porto in sicurezza nel momento di mollare gli ormeggi; questo vale per esempio per i Mini 6.50 che non hanno motore ausiliario. Quindi bisogna prevedere - con una programmazione molto attenta - persone e mezzi adeguati, per aiutare ad uscire ma soprattutto - dopo aver tagliato l'arrivo - per recuperare le barche e farle rientrare, magari con tempo brutto, di giorno e di notte.

I commercianti del porto diventano partner logistici per fornire "servizi". L'organizzazione deve informare ed aggiornare anche questi importanti stakeholders, perché ogni sosta in banchina è un volano economico per il territorio.

Se la barca è il braccio, il Circolo, Comitato di Regata e Giuria sono la mente. Sono i "direttori d'orchestra" che stabiliscono le regole,



collaborano alla stesura del bando di regata, verificano che ogni imbarcazione sia in regola con le dotazioni di sicurezza e decidono il percorso. I membri del Comitato di regata studiano giorni e giorni prima l'evoluzione della situazione meteomarina, si confrontano con il Circolo, stabiliscono le priorità, la partenza, organizzano il briefing per gli equipaggi, preparano tutto per la partenza senza lasciare nulla al caso con backup di ogni tipo. Per chi sta a casa, è come avere un arbitro che non solo controlla il gioco, ma deve anche costruire il campo di gioco ogni volta da zero, in mezzo al mare.

In una regata d'altura, il meteorologo non fa semplici previsioni: fornisce la "chiave di lettura" del mare e del vento. Il Circolo collabora con gli esperti che analizzano modelli complessi per decidere se la partenza è sicura o se il percorso deve essere modificato (come è accaduto quest'anno), trasformando dati scientifici astratti in decisioni tattiche concrete.

Non si naviga mai soli. L'interfaccia con la Guardia Costiera e le Autorità Marittime è costante. Bisogna controllare i bollettini e le Ordinanze, garantire corridoi di sicurezza e avere un piano di emergenza pronto h24. Questo sforzo amministrativo inizia mesi prima della partenza, con una burocrazia invisibile ma fondamentale per garantire che l'evento sportivo non diventi mai un rischio.

Infine, ci sono i volontari. Sono loro che gestiscono l'accoglienza, che rispondono alla radio a notte fonda per andare ad accogliere una barca, che supportano la segreteria nelle iscrizioni, che allestiscono il porto per la manifestazione. È una forza lavoro mossa solo dalla passione, che permette al Circolo di mantenere standard professionali pur conservando l'anima di un club nautico. Senza i "gommonisti" che posano le boe e gli addetti a terra che accolgono gli stanchi equipaggi al ritorno, la Roma\Riva perderebbe una risorsa insostituibile.

L'uso strategico della comunicazione e dei social media sono diventati elementi



imprescindibili nell'organizzazione di una regata d'altura di prestigio come la Roma\Riva.

La vela d'altura è spesso vista come uno sport chiuso o difficile da seguire. Attraverso i social media, la Roma\Riva è stata raccontata non solo come una regata d'altura, ma come un viaggio sportivo e umano, fatto di preparazione, fatica, scelte tattiche, condizioni meteo, emozioni e arrivi in porto. Abbiamo cercato di rendere visibile anche ciò che normalmente resta lontano dal pubblico: la vita in banchina, la concentrazione degli equipaggi, la partenza, il tracking in tempo reale, le immagini dalla regata, le interviste e i podi finali.

Questa narrazione ha permesso di creare una community attiva intorno all'evento, coinvolgendo velisti, familiari, appassionati, circoli, sponsor e istituzioni. Le interazioni social hanno accompagnato tutte le fasi della manifestazione, confermando l'interesse crescente per una regata storica ma sempre più aperta al pubblico.

La comunicazione moderna è il ponte che unisce la competizione tecnica pura con l'esperienza "emozionale", garantendo visibilità, sicurezza e prestigio all'evento.

Quando vedrete le barche sparire all'orizzonte, sappiate che dietro quell'immagine di libertà c'è stata e c'è una rete e una organizzazione fatta di persone, un vero team, che con cura artigianale lavora per mesi con la stessa passione con la quale voi amate la vela e il mare. La "Roma" non è solo una regata, è il risultato di un gruppo di persone che si mettono a disposizione e remano tutte insieme verso un unico obiettivo: farvi divertire.



L'inclusione e la formazione spiegano le vele a Palermo

L'edizione 2026 di "Una Vela Senza Esclusi" e del Trofeo LNI-Rete Nautici d'Italia

di *Elisabetta Vassallo*

Referente comunicazione LNI Palermo

Amare le barriere non hanno diritto di cittadinanza. Non è solo uno slogan, ma la realtà vibrante che si è respirata tra i moli dello storico porto della Cala di Palermo dal 10 al 12 aprile 2026. La XII edizione di "Una Vela Senza Esclusi" (UVSE), organizzata dalla Sezione di Palermo della Lega Navale Italiana, ha trasformato lo storico specchio acqueo siciliano in un laboratorio a cielo aperto di sport, solidarietà e cultura marittima. La manifestazione, nata nel 2013, ha saputo evolversi senza mai perdere la sua bussola originale: abbattere le barriere fisiche, economiche e culturali legate all'accesso al mare, offrendo a tutti la possibilità di confrontarsi con le onde e con il vento.

Protagoniste assolute dell'evento sono state le imbarcazioni Hansa 303 e le Azzurra 600, un progetto tutto palermitano concepito specificamente per atleti con disabilità. Dal 2025, la manifestazione si è arricchita grazie al protocollo siglato tra la Lega Navale Italiana e la rete degli Istituti Nautici d'Italia (Re.Na), quest'anno alla seconda edizione. Questo legame ha permesso agli studenti dei principali poli formativi marittimi di scendere in acqua non solo come regatanti, ma come parte integrante di un progetto educativo profondo. Come ha spiegato la Prof.ssa Maria Rosa Valente, Presidente della Re.Na, gli studenti hanno avuto l'opportunità di confrontarsi con atleti paralimpici, imparando sul campo che essere un "marittimo" significa prima di tutto saper gestire l'accessibilità e l'accoglienza, rendendo il mare un luogo davvero aperto a ogni individuo.

In acqua, la competizione è stata serrata e ha regalato grandi emozioni. Il Trofeo LNI - Re.Na è andato alla delegazione di Venezia, seguita da Gaeta e Palermo a completare un podio che unisce idealmente l'intera penisola. Tra i singoli, il palermitano Carmelo Forastieri (LNI Palermo) ha dominato sulle Hansa 303, mentre nei doppi ha brillato l'equipaggio di Luna e Giovanni Di Biagio



Gli studenti dei Nautici hanno regatato sulle Azzurra 600.



Luna e Giovanni Di Biagio, atleti della ASD Liberi nel Vento, vincono l'edizione 2026 di "Una Vela Senza Esclusi".

reso una persona con disabilità, ma la vela mi ha tolto di dosso questo peso. In barca siamo tutti velisti, le gambe non servono, serve la testa per leggere il vento e il cuore per non mollare mai". È questa la magia che si compie ogni volta che un'imbarcazione molla gli ormeggi. Il momento più iconico della premiazione ha riguardato proprio questo superamento dei limiti attraverso il "volo di Luna". Sul gradino più alto del podio dei doppi, Biagio Di Giovanni ha sollevato la figlia Luna con uno slancio verso il cielo. In quello slancio non c'è solo la gioia di una vittoria, ma una libertà assoluta: per un istante Luna vola davvero, il suo sorriso illumina i presenti e tutto si fa leggero. È l'istante in cui la disabilità si trasforma in pura energia e il mare diventa uno spazio senza confini.

Palermo si è confermata un palcoscenico naturale dove il mare diventa stru-

mento di partecipazione e crescita collettiva. Il programma ha saputo alternare l'agonismo delle regate a momenti a terra aperti alla città, con laboratori e convegni che hanno rafforzato il legame tra sport e comunità. Mentre si ammainano le vele di questa dodicesima edizione, la rotta verso il futuro è già tracciata. UVSE rappresenta un modello concreto e replicabile, dove competizione e solidarietà convivono per dimostrare che, se il vento soffia uguale per tutti, anche le opportunità devono essere le stesse. Perché il mare è di tutti e nessuno deve essere lasciato a terra.



La delegazione dell'Istituto Nautico di Venezia conquista la seconda edizione del Trofeo LNI-RE.NA.

IL VENTALOGO DEL MARE



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

2.

PRONTI A MOLLARE GLI ORMEGGI? UN ATTIMO

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



PAROLA D'ORDINE: SICUREZZA

3.

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



L'IMPORTANZA DELLA PIANIFICAZIONE E PREPARAZIONE

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

4.

5.

CONOSCI E RISPETTA LE NORME DELLA NAVIGAZIONE

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



EQUIPAGGIO SIGNIFICA STARE BENE INSIEME

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

6.

IN MARE NON SI LASCIA INDIETRO NESSUNO

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

8.

LA TECNOLOGIA CI AIUTA, MA NON DEVE SOSTITUIRCI

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

7.



9.

IL RUOLO DEL COMANDANTE

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



10.

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

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



RISPETTIAMO LA FLORA E LA FAUNA MARINA

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

11.

12.

NON ANCORIAMO SULLE PRATERIE DI POSIDONIA!

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



NO ALL' USA E GETTA E AGLI IMBALLAGGI INUTILI

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

13.



NON GETTIAMO NULLA IN MARE

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



15.

BEVIAMO DALLA BORRACCIA

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



14.

CREME E SAPONI PLASTIC FREE

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

16.

FACCIAMO LA RACCOLTA DIFFERENZIATA

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

17.



NO AI MOZZICONI

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



18.

19.

RACCOGLIAMO I RIFIUTI

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



20.

DIVENTIAMO UN ESEMPIO

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



Universal Design in porti e marine

Un approccio di sistema per il benessere di tutti

di Valia Galdi

Architetto e socia velista della Lega Navale di Chiavari-Lavagna

Lo scorso aprile, nell'ambito della rassegna *Tigullio Design District* abbiamo organizzato quattro incontri del forum *Design for Future*, promosso da Davide Conti, presidente di Liguria Design e coordinato da Monica Corte, delegato regionale aggiunto di LNI, coinvolgendo le Sezioni di LNI del territorio (Santa Margherita Ligure, Rapallo, Chiavari-Lavagna, Sestri Levante). Il forum, da me curato, riguarda la nautica inclusiva e la sostenibilità ambientale, propri della missione istituzionale LNI da molti anni. Gli incontri hanno riguardato aspetti



Porto Carlo Riva di Rapallo dotato di segnali tattili integrati e privo di barriere architettoniche tra gli spazi (assenza dislivelli spazio pubblico e connettivo urbano piani terra - ristoranti negozi club house)

strategici per la fruibilità della nautica da parte di tutte e tutti: lo sport, le infrastrutture, la comunicazione, le imbarcazioni. Sono aspetti riferiti a un nuovo approccio, volto a realizzare caratteristiche di qualità di spazi e servizi che possano effettivamente permettere alle persone di partecipare alle attività del mare con facilità e comfort. Siamo una popolazione di navigatori, atleti e turisti che è già cambiata: si avvicinano al mare persone anziane, persone con disabilità, bambini, famiglie con bambini piccoli, donne in stato di gravidanza. La fruibilità del mare è una grande opportunità nella qualità della vita di ciascuno e ciascuna. Organizzare meglio spazi e servizi

significa dare risposte a bisogni già esistenti e a cui riferirsi. Per i progettisti significa uscire dal guscio dei propri studi professionali e mettersi in gioco con i tanti attori che intervengono nel progetto.

Il quadro normativo riflette il cambiamento: dal DPR 503/96 all'aggiornamento del Codice della Nautica da Diporto (D.L. 171/2005 agg. D.L.229/2017) ed oggi il Decreto n°18 del 05/02/2026 per l'accessibilità delle imbarcazioni del trasporto pubblico. Più in generale, la Legge n°67 del 01/03/2006 fornisce un importante strumento a tutela dell'autonomia e dell'inclusione delle persone con disabilità e la Legge 18 del 03/03/2009 che recepi-

sce la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità introduce l'*Universal Design* come riferimento tecnico.

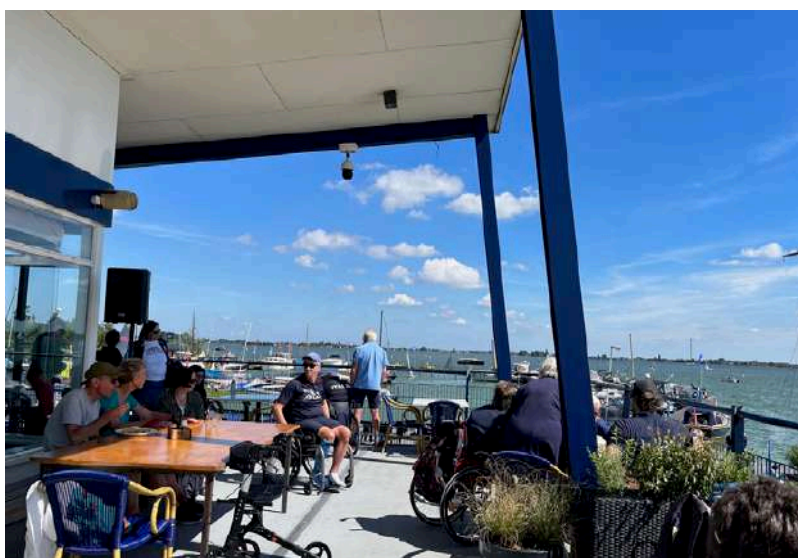
L'*Universal Design* è un approccio di sistema che è alla base delle Linee guida sull'Accessibilità di World Sailing (2024): prevede il coinvolgimento delle persone interessate e il soddisfacimento di requisiti di accessibilità, comunicazione, comfort, bellezza, estesi a tutte le componenti delle infrastrutture e dei servizi per la fruizione del mare.

È lo stesso approccio delle Linee Guida per l'Accessibilità di porti e marine che ho elaborato con Barchelettriche srl (prog. IT FR Marittimo SOFIA 2022) e che sono state patrocinate da Assonautica Italiana e presentate in Parlamento dalla senatrice Giusy Versace.

Le valutazioni e le indicazioni, a partire dal coinvolgimento degli utenti, riguardano il sistema che, dalle informazioni online su spazi e servizi accessibili di una data struttura, considera le condizioni di raggiungibilità e di ingresso al porto, i parcheggi in prossimità, i percorsi interni, le sedi degli spazi e dei servizi (circoli nautici, biglietterie, pubblici esercizi, negozi, servizi di noleggio, ecc.) la presenza di servizi igienici e spogliatoi adeguati per qualità e numero, la fruibilità lungo i moli, la raggiungibilità e l'accesso alle imbarcazioni in relazione di vario tipo e grandezza. Tutto questo con attenzione a coniugare orientamento, percettibilità, fruibilità, bellezza e sicurezza per offrire spazi adeguati e confortevoli. I porti sono sistemi integrati tra terra e mare, "porte urbane" come nei casi dei nostri territori dove i porti turistici sono completamente integrati nelle città. Un esempio interessante è dato dal Porto privato Carlo Riva di Rapallo, ricostruito dopo la mareggiata del 2021 e in cui la progettista Susanna Scarabicchi mi ha coinvolta per definire soluzioni accessibili con uno specifico mandato: realizzare una segnaletica tattile integrata e soluzioni armoniose per la fruibilità. Nella realizzazione ci sono vari elementi d'interesse e riuscita, perfettamente recepiti anche dalla Capitaneria nel suo impegno per coniugare accessibilità estesa e sicurezza. Con la stessa attenzione, in team di progettisti del Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità di cui faccio parte, stiamo affrontando il progetto della fruibilità di ambiti delicati come i parchi naturali, in questo caso per il progetto sul turismo inclusivo e accogliente per il Comune di La Maddalena ove aspetti di sostenibilità ambientale e fruibilità inclusiva sono sviluppati congiuntamente.



*La Cala di Palermo (spazi accessibili LNI)
anche in occasione del Campionato Mondiale Classe Hansa 2021*



*Watersportvereniging a Braasemermeer nei Paesi Bassi,
sede dei campionati World Sailing Classi paralimpiche 2023,
nella foto club house accessibile.*

Progettare una nautica per tutti

Dall'accessibilità al comfort: parola di Marco Rossato

di Maria Cristina Sabatini

Giornalista

Marco Rossato aveva 24 anni quando l'Oceano Atlantico "gli ha scombuscolato tutti i pensieri". Di mare, a quel tempo, il navigatore non ne sapeva molto, ma il sale ha iniziato a depositarsi rapidamente sotto la sua pelle e anche i suoi sogni si sono molto presto dipinti di blu, uno su tutti: tornare in Atlantico in barca a vela. Pochi anni dopo, a causa di un incidente, la vita metterà a dura prova il velista, ma non riuscirà a scalfirne il carattere tenace né ad archiviare il suo grande sogno: l'Atlantico. Nell'attesa che il desiderio si realizzi, il socio della LNI è stato il primo velista paraplegico a circumnavigare l'Italia in solitaria, anzi in compagnia del suo cane Muttley oltre a spendersi ogni giorno per una nautica più accessibile, confortevole e fruibile per tutti.

Marco, vela, disabilità e accessibilità, in Italia come siamo messi?

Sono aumentate le opportunità e le persone disabili ne hanno fatto uso. Ricordo che quando nel 2014, con Andrea Stella, abbiamo avviato la classe Hansa, eravamo



L'ingegnere e velista paralimpico Marco Rossato insieme al suo fido Muttley a bordo di Tornavento

veramente una manciata di soci. A distanza di poco più di 10 anni c'è stata una grande accelerazione e questo grazie anche alla Lega Navale.

Le Hansa 303 sono imbarcazioni inclusive, le possono usare tutti.

Esatto, anche se io non amo molto questo termine. Lo trovo un po' inutile. Non ho mai classificato le persone: i disabili... gli anziani... io dico lui è Mario, lei è Roberta... Ragiono in ottica di pensiero universale. Quando ad esempio rifletto su un oggetto da realizzare o una barriera da abbattere, cerco di farlo pensando a chiunque lo debba usare, in qualsiasi stato si trovi. Io lo immagino in maniera universale.

Ed eccoci appunto allo Universal Design Nautical, ci spieghi di cosa si tratta?

È uno spazio di incontro e di confronto dedicato al mondo della nautica, per promuovere una progettazione sempre più orientata al comfort e alla fruibilità per tutti: "dove passo io passi bene anche tu, per capirci". Lo faccio con professionisti del settore nautico, designer, architetti, ingegneri, progettisti di ogni genere. Spesso non ci si rende conto di quante opportunità esistano oggi nel mondo della nautica rispetto a 10 o 20 anni fa.

Che cos'è che, secondo te, manca ancora oggi in tema di accessibilità?

Abbiamo tanti porti attrezzati ma quello che manca, paradossalmente, è la cultura. I disabili vengono ancora visti come persone da "aiutare in tutto e per tutto" mai in modo tale che possano trovare la propria autonomia. Eppure, quando permetti alle persone con disabilità di essere autonome, automaticamente agevoli il comfort e il benessere di tutti. Quando infatti vengono realizzati accorgimenti utili per una persona con disabilità, anche l'abile potrà trovare un elevato godimento nel loro utilizzo, perché si troverà anch'esso facilitato. Ti faccio un esempio: se realizzi un nuovo modello di barca dove anche solo per aprire la randa c'è bisogno di una persona abile a bordo, non permetti l'autonomia del, poi che chi la utilizzi sia in grado o meno di aprirla da solo, dipenderà dal livello di disabilità che ha. Bisogna cominciare a capire che quello che si progetta e si realizza per una persona disabile, di fatto va a beneficio di tutta la comunità.



Rossato a bordo di una Hansa 303 della LNI La Spezia

nautica

Abbonati a Nautica e vivi il mare ogni giorno!



1 ANNO
DI ABBONAMENTO a soli

€70,00

Abbonati alla
versione italiana



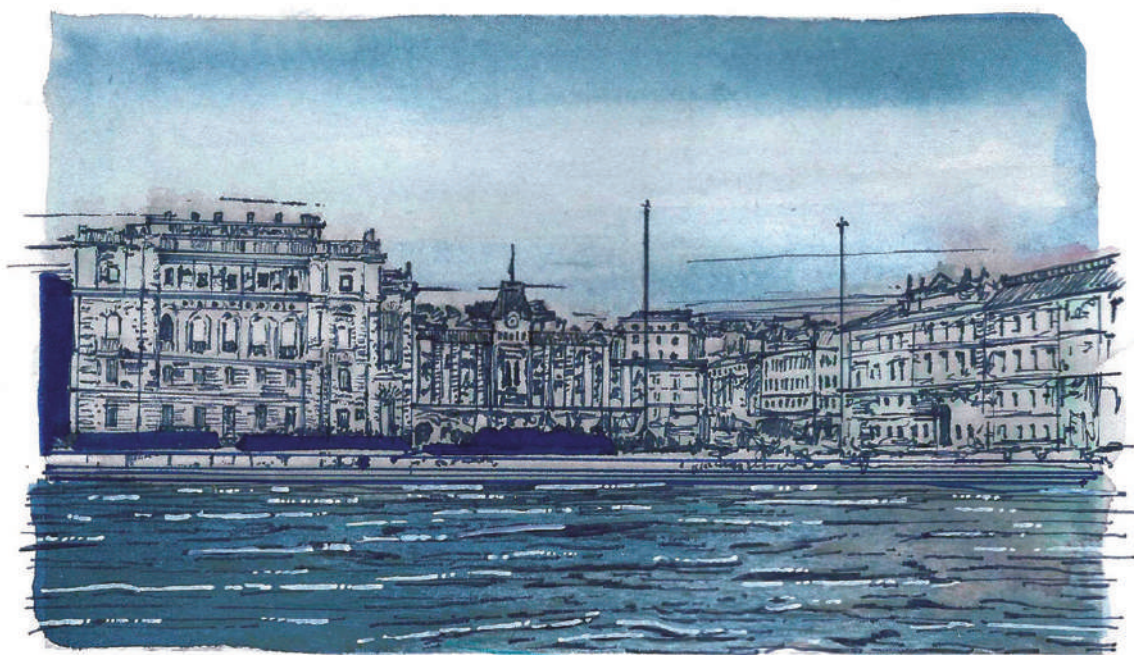
nautica.it/abbonati

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

I monumenti della Lega Navale Italiana

di Marco Trecalli
Disegnatore

LA LEGA NAVALE ITALIANA GESTISCE O HA LA PROPRIA SEDE IN ALCUNI STORICI "MONUMENTI MARINARESCHI". EH SÌ, LA BELLEZZA DEL RAPPORTO TRA L'UOMO ED IL MARE PASSA ANCHE ATTRAVERSO QUESTE OPERE ARCHITETTONICHE.



IL PRIMO DI QUESTI E' IL FARO LANTERNA DI TRIESTE...





LE SUE FONDAZIONI POGGIANO SULLO SCOGLIO DELLO ZUCCO (UN TEMPO STACCATO DALLA TERRAFERMA), UN ELEMENTO NATURALE IMPORTANTE NELLA STORIA PORTUALE TRIESTINA. IL FARO, ASSIEME AL NEOARSENALE, FORMAVA IL COMPLESSO DIFENSIVO DELLA CITTA'.



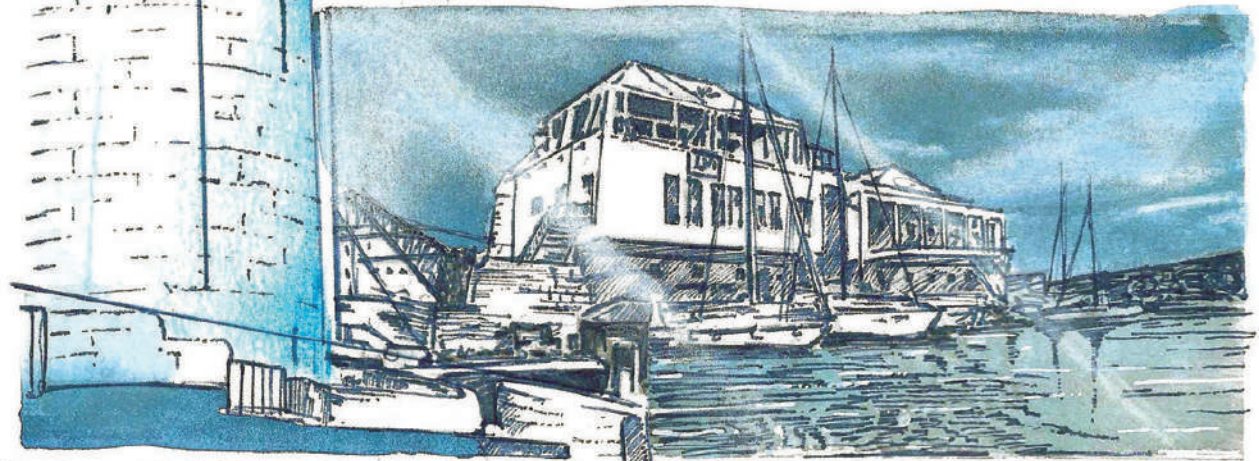
*Già ai tempi della Tergeste romana.



CON IL TEMPO SONO PASSATE ANCHE LE ESIGENZE BELLICHE E PORTUALI ED IL FARO HA PERSO DI CENTRALITA'E IL 25 NOVEMBRE 1969 E' STATO SPENTO DEFINITIVAMENTE.

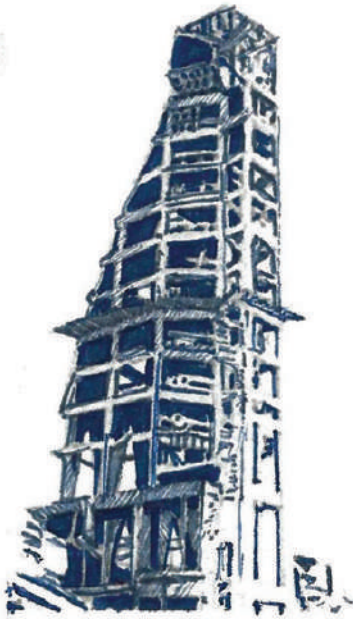


NEL 1992 E' STATO RESTAURATO GRAZIE ALL'INTERVENTO DELLA LEGA NAVALE DI TRIESTE CHE NE HA FATTO LA SUA SEDE. OGGI, DALL'ALTO DEI SUOI 35 METRI DI ALTEZZA, E' TESTIMONE...

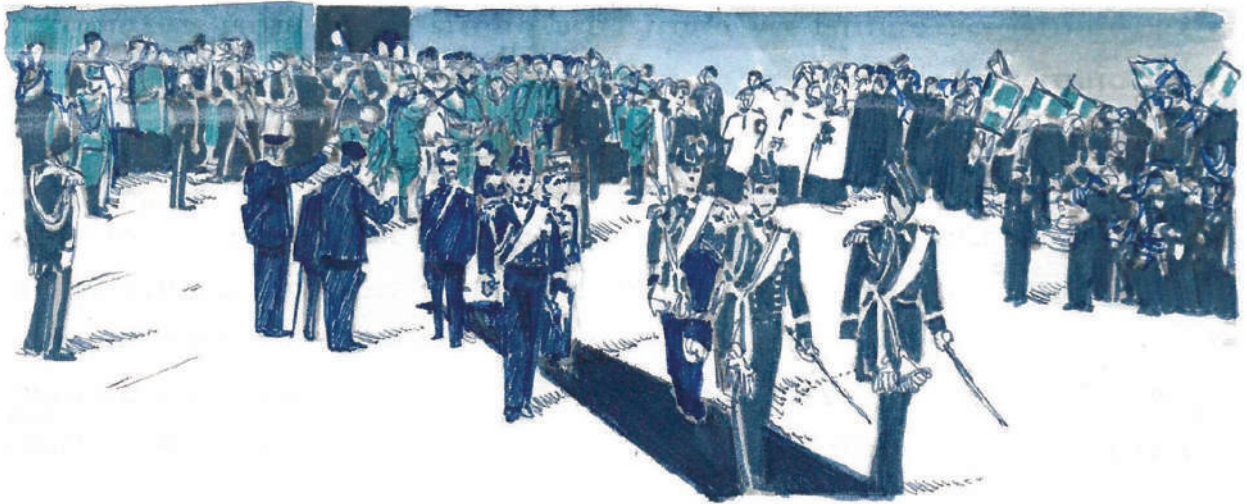
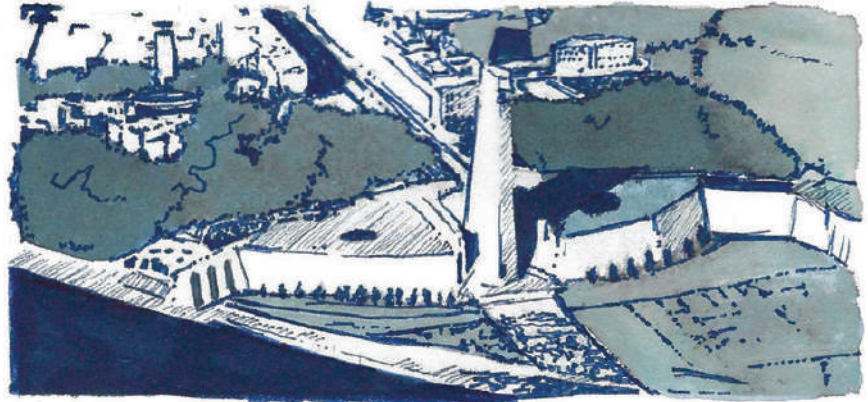


... DELLE INIZIATIVE DELLA LEGA NAVALE LEGATE AL MONDO DEL MARE E CONSENTE DI GODERE DI UNA PROSPETTIVA UNICA SUL GOLFO TRIESTINO.

UNO DEI MONUMENTI PIU' AMMIRATI, LEGATI ALL'ARCHITETTURA PORTUALE RAZIONALISTA, E' IL MONUMENTO DEL MARINAIO D'ITALIA DI BRINDISI.

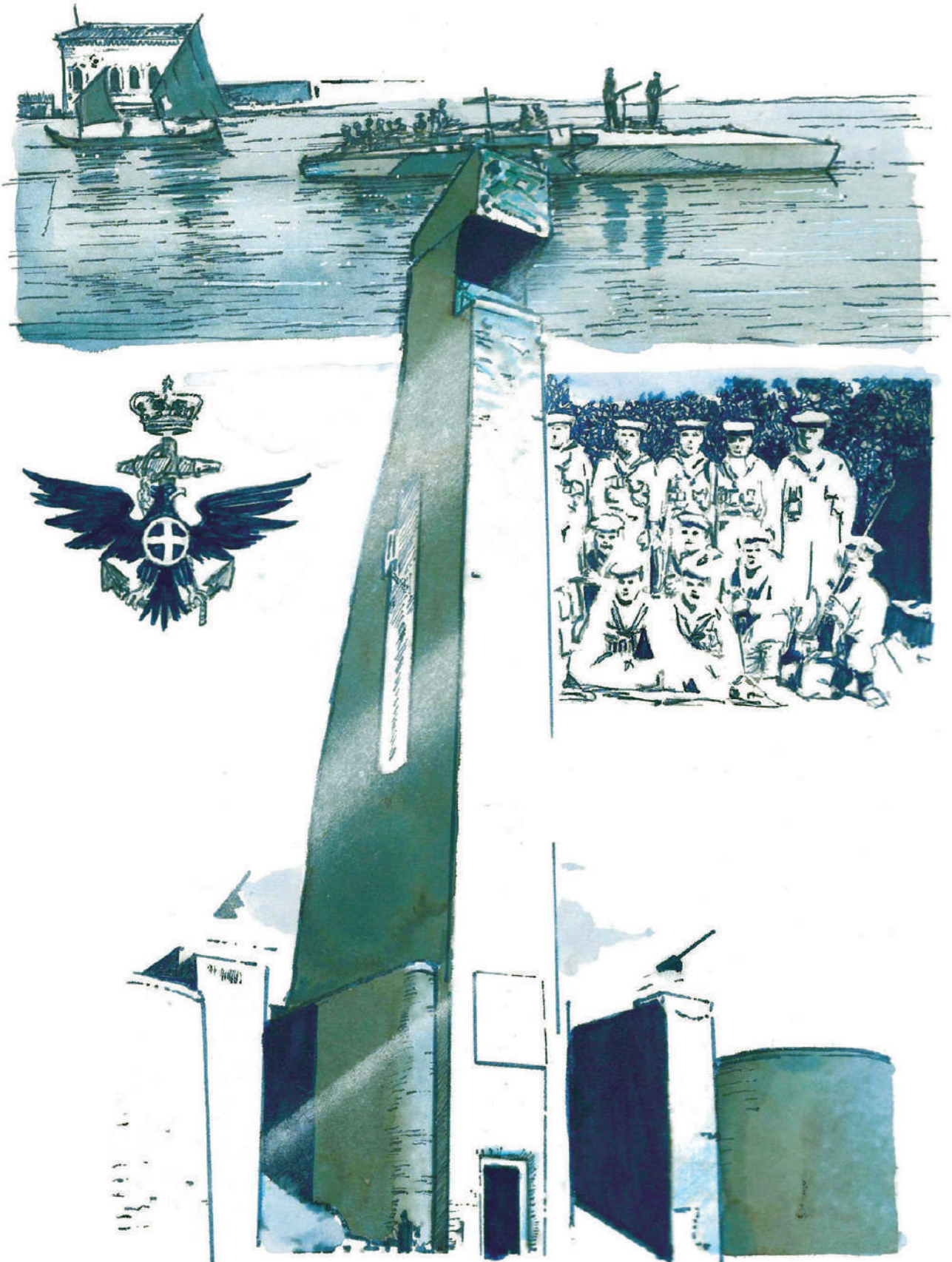



L'OPERA, CHE RAPPRESENTA UN TIMONE, E' STATA INAUGURATA NEL 1933. LA SUA FORMA, NELLA SUA LINEARE SEMPLICITA', VUOLE INCARNARE LA PARTE VITALE DELLA NAVE E LE TRE VIRTU' A CUI SI AFFIDA LA GENTE DI MARE: LA VOLONTA', LA FORZA, L'INTELLIGENZA. IL MONUMENTO SI ELEVA PER 53 METRI DI ALTEZZA...



... AI SUOI LATI, NEL PIAZZALE SUPERIORE, SONO STATI COLLOCATI I CANNONI SOTTRATTI, NEL PRIMO DOPOGUERRA, AI SOMMERGIBILI AUSTRO-UNGARICI.

NEL 1932 LA LNI PROMOSSE UN CONCORSO NAZIONALE PER LA SCELTA DEL PROGETTO DEL MONUMENTO, CHE DOVEVA ESSERE SOBRIO, SOLENNE ED AUSTERO. TRA I 92 PROGETTI, FU SCELTO "STA COME TORRE" DELL'ARCHITETTO LUIGI BRUNATI E DELLO SCULTORE AMERIGO BARTOLI NATINGUERRA.





FARI E MONUMENTI
CHE SCRUTANO IL
MARE SONO PUNTI
DI RIFERIMENTO
FISICI MA ...

ANCHE MORALI PER
TUTTI GLI UOMINI
E DONNE, DI OGNI ETÀ
CHE SOLCANO IL
MARE.



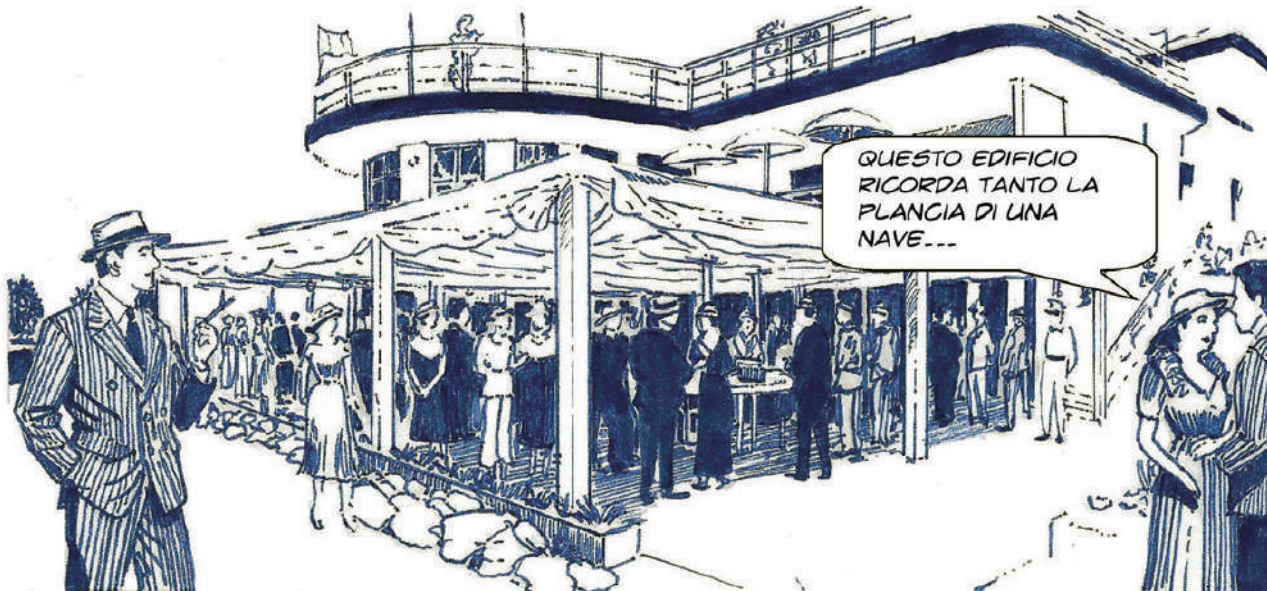
LA SEDE DELLA SEZIONE DELLA LEGA NAVALE DI OSTIA E' STATA INAUGURATA IL 21 APRILE 1938, QUESTA E' UNO DEI CIRCOLI SPORTIVI PIU' LONGEVI DELLA NOSTRA NAZIONE. LA SEDE E' SITUATA PRESSO LUNGOMARE CAIO DUILIO AD OSTIA.



SIN DALLA SUA FONDAZIONE E' STATA PROMOTTRICE DI EVENTI SPORTIVI ED HA CURATO LA CULTURA MARINARESCA.



L'OPERA ARCHITETTONICA E' UNA DELLE STRUTTURE SUL MARE PIU' INTERESSANTI D'ITALIA ED ESPRESSIONE DELLO STILE RAZIONALISTA. E' STATO DISEGNATO DALL'INGEGNERE CORRADO GIOVANNETTI NEL 1937.



DOPO ANNI DI RISTRUTTURAZIONI, LA SEDE DELLA SEZIONE HA FESTEGGIATO I SUOI 84 ANNI, RIPORTANDO UN PEZZO DI STORIA DELLA CULTURA MARITTIMA ALLA SUA ORIGINARIA BELLEZZA, MANTENENDOSI PUNTO DI RIFERIMENTO PER LO SPORT ED INCLUSIONE SOCIALE.



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 **Saubadia** sul Lago di Paola come **allievo** (8-15 anni) o **aspirante aiuto istruttore LNI** (16-17 anni).

IL BANDO SU WWW.LEGANAUALE.IT



La rinascita del Nuovo Trionfo

Storia di un trabaccolo centenario

di Giovanni Panella

Giornalista e scrittore

Fino alla Seconda guerra mondiale il trabaccolo ha rappresentato il veliero da trasporto più diffuso dell'Adriatico, tanto che nel 1939 ne erano ancora in servizio un paio di centinaia. Nel corso del conflitto la robustezza e la versatilità di questi scafi li fece utilizzare come unità da sbarco e da trasporto truppe, col risultato che in gran parte furono distrutti. I pochi sopravvissuti rimasero in attività fino agli anni Settanta del Novecento e poi, uno dopo l'altro, furono demoliti. Anche il Concordia del 1910, nonostante ripetuti tentativi di salvataggio, è ormai ridotto ad un relitto semi affondato a Forte Marghera. Fortunatamente, il Museo della Marineria di Cesenatico conserva in buone condizioni tre trabaccoli, di cui due di dimensioni minori, che un tempo erano utilizzati per la pesca: la Sezione a Terra espone il Cidia, uno scafo varato nel 1921, il cui fasciame non è pitturato perché i visitatori ne possano apprezzare la struttura. Della Sezione Navigante fa invece parte il Barchèt del 1925, in origine chiamato Raffaele, che partecipa ad eventi ed uscite in mare. Da quarant'anni l'ammiraglia della flotta del museo è infine rappresentata dal trabaccolo da trasporto Giovanni Pascoli, uno scafo varato a Cattolica nel 1936, il cui ormeggio nel porto canale non gli consente però di raggiungere il mare.

Il disegno del trabaccolo da trasporto, che si può fare risalire al XVII secolo, prevede uno scafo con prua e poppa di forme massicce e con un fondo quasi piatto, per consentire un pescaggio minimo. È lungo intorno ai 17-20 metri al ponte ed è attrezzato con un bompreso e con due alberi armati con vele al terzo. Nel complesso, si tratta di un veliero particolarmente adatto ai mari a basso fondale ed imbarcazioni simili si possono trovare lungo le coste dell'Olanda.

Il fascino che emana da questi scafi è dato dalle loro vele colorate e dal fregio che orna i masconi e che riporta le forme di due occhi apotropaici. Più da vicino, si scorge un altro particolare di origine arcaica, come il vello ligneo che copre la testa della ruota di prua e che ricorda la tradizione pagana che voleva che al momento del varo venisse sacrificato un agnello per garantire la protezione degli dèi. Un tempo, a bordo, le sistemazioni per l'equipaggio erano molto spartane e le pagine del romanzo Olga Oliana di Ezio Camuncoli, le cui vicende sono ambientate su un trabaccolo degli inizi del Novecento, ci aiutano a ritrovare l'atmosfera dei velieri adibiti al cabotaggio e comprendere quanto fosse dura la vita di quei marinai.

Oggi sulla costa italiana dell'Adriatico è rimasto un solo esemplare di trabaccolo da trasporto in grado di navigare: è il Nuovo Trionfo. Il suo scafo, che è lungo 17 metri al ponte e stazza 35 tonnellate, presenta forme piuttosto piene, che garantiscono una buona abitabilità agli alloggi sottocoperta. Il veliero ha subito dei seri danni nel corso della pandemia del 2020: in una giornata di acqua alta le pompe



di sentina avevano cessato di funzionare e l'unità era semi affondata. Solo il tempestivo intervento dei pompieri ne aveva evitato la perdita totale. I danni erano poi stati parzialmente riparati, ma nel 2023 si decise di sottoporre l'unità ad un esteso restauro. Nel cantiere di Luca Casaril a Cannaregio il veliero fu quindi sottoposto ad una serie di interventi strutturali, che hanno compreso la ricostruzione di gran parte delle cinte, dell'impavesata e al rifacimento di diverse sistemazioni sottocoperta. Oltre alle maestranze del cantiere, ai lavori hanno contribuito dei giovani provenienti dalla scuola di carpenteria marittima Skol Ar Mor della Bretagna e dall'associazione Traditional Venetian Boats. Così il 20 novembre, al termine di due anni di lavori, il Nuovo Trionfo è stato varato ed è ritornato al suo prestigioso ormeggio alla Punta della Dogana, di fronte a Piazza San Marco.

La storia del Nuovo Trionfo iniziò nel 1926, quando fu varato a Cattolica nel cantiere di F. Ubalducci, per essere impiegato nel cabotaggio dell'Adriatico. Col venir meno di queste attività, passate a mercantili più moderni, venne destinato al dragaggio dei porti di Trieste e Monfalcone, trasportando sabbia e ghiaia. Nel 1970, quando ormai l'imbarcazione si trovava in stato di abbandono ed aveva le stive piene di sabbia, venne acquistata dall'ingegnere Hugo Hermann, uomo di notevole cultura e di grande passione per il mare, che lo restaurò, trasformando l'ampia stiva in cabina. In tale occasione, per semplificare la manovra delle vele, l'originale attrezzatura al terzo fu convertita in aurica. Si scelse quindi di privilegiare la facilità di utilizzo rispetto ad una rigorosa fedeltà filologica. Per diversi decenni Hermann utilizzò il trabaccolo, che aveva la sua base a Grado, in modo intensivo, svolgendo anche attività di formazione marinaresca. Sul veliero si imbarcarono quindi molti giovani che si fecero le ossa, imparando l'arte della navigazione su di uno scafo storico.

Nel 2008, infine, il trabaccolo venne acquistato dalla Compagnia della Marineria Tradizionale Amici del Nuovo Trionfo di Venezia. Per ottenere i fondi necessari si raccolsero donazioni da parte di alcune centinaia di privati e di diverse associazioni locali. Una piastra in ottone che ne riporta l'elenco è stata poi inchiodata all'albero di maestra. Massimo Gin, il presidente dell'associazione che arma il trabaccolo dice: "I lavori non erano procrastinabili, perché lo scafo rischiava ormai di danneggiarsi in modo irreparabile. Così, negli ultimi anni siamo stati costretti ad effettuare solo brevi navigazioni in Laguna. Ora che dal punto di vista strutturale lo scafo del trabaccolo ha ritrovato la sua solidità, abbiamo l'obiettivo di tornare a percorrere le antiche rotte dei trabaccoli, che un tempo collegavano in una fitta rete le due sponde dell'Adriatico. Anche nell'occasione dei lavori abbiamo potuto contare su un largo appoggio da parte degli associati e dei simpatizzanti, tra i quali vi sono diversi stranieri. Ad un certo punto temevamo di non trovare un grande pezzo di legno per ricavarne il timone, che andava sostituito, finché in Slovenia un socio dell'associazione ha scovato un unico, enorme, asse di mogano, una gioia.

Ma dopo tanti interventi il trabaccolo avrà ancora l'anima di quello che fu? Gin risponde: "È il paradosso della nave di Teseo: gli Ateniesi conservavano quella nave come memoria dell'eroe mitologico ma dopo 50 anni dovettero sostituire, pezzo dopo pezzo, le parti marce. I filosofi si chiesero: ma allora, quando tutte le parti saranno sostituite quella sarà ancora la nave di Teseo? La nostra idea è che, finché c'è una comunità che riconosce un ruolo a quella barca, quella è ancora il Nuovo Trionfo, costruito a Cattolica e rinato a Venezia."

La prossima scadenza è rappresentata dal 27 maggio 2026, quando l'unità compirà un secolo di vita. Per tale occasione è in programma un nuovo armo velico (alberi, vele e manovre) per poter tornare a navigare a vela in sicurezza.



Fotografie: Archivio Compagnia della Marineria Tradizionale e Barche d'Epoca e Classiche

Giovanni Ajmone Cat, fino alla fine del mondo

Il San Giuseppe Due in Antartide e i colori dell'Italia e della Lega Navale per la prima volta tra i ghiacci polari

di Michele Valente

Direttore editoriale della rivista "Lega Navale"

La biografia dell'esploratore Giovanni Ajmone Cat (1934-2007) sembra uscita dalla penna di un romanziere dell'Ottocento: è l'avventura "romantica" del primo italiano a raggiungere per due volte l'Antartide con un motoveliero d'altri tempi, il *San Giuseppe Due*.

Partiamo dalle origini. Giovanni nasce a Roma il 5 marzo 1934, figlio del generale Mario Ajmone Cat, primo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare della Repubblica italiana, e della contessa Carla Angela Durini di Monza, prima donna a compiere, nel 1930-31, la traversata dell'Africa equatoriale su automezzi: la "spedizione Baragiola-Durini", dalla Somalia all'Angola.

Il futuro esploratore muove i primi passi in barca a vela nel 1941, sul lago di Como, a sette anni, a bordo di uno skiff singolo della Serie Laghi Classe 1923 - se passate dal

Museo della Barca Lariana, a Pianello del Lario, potete ammirarne un esemplare. La libertà e la spensieratezza del giovane marinaio si contrappongono al clima cupo della Seconda guerra mondiale.

«Mia madre, quando da piccolo lo portava in barca, gli raccontava le storie dei navigatori, gli mostrava le stelle», riferisce Rita Ajmone Cat, sorella e infaticabile testimone delle vicende del "comandante", nel documentario Rai *Dal Tirreno all'Antartide. Lo straordinario viaggio di Ajmone Cat*, realizzato da Chiara Morellato con la regia di Matteo Berdini. Il documentario è tra le poche opere dedicate alla storia di Giovanni Ajmone Cat, insieme al libro *1969. Rotta per l'Antartide* dello storico Ferruccio Russo.

Nel 1945 la famiglia si trasferisce ad Anzio, teatro, nel gennaio del '44, dello sbarco degli Alleati sulla costa tirrenica. La città mostra ancora tutte le ferite del conflitto. L'adolescente Giovanni familiarizza subito con la comunità dei pescatori del porto e si mette a disposizione come mozzo, prendendo confidenza con le



La consegna da parte del C.te Giovanni Ajmone Cat del guidone della Lega Navale Italiana al responsabile della base della British Antarctic Survey di Argentine Islands (Archivio Ajmone Cat)

tartane da pesca. A sedici anni si guadagna, per meriti scolastici, la prima barca: un gozzo a vela di sette metri, il *San Giuseppe*.

Dopo la parentesi universitaria - si laurea nel 1959 in Scienze agrarie a Perugia - e dopo aver portato a termine, nel 1968, la bonifica della tenuta familiare "Selciatella", nell'Agro Pontino, il richiamo del mare torna a farsi sentire. Alle soglie dei trent'anni, quei navigatori su cui aveva fantasticato nell'infanzia diventano una fonte di ispirazione.

Tra loro spiccano l'italiano Giacomo Bove, tra gli scopritori del passaggio a Nord-Est nella spedizione artica del *Vega*, che provò a raggiungere l'Antartide ma non andò oltre la Patagonia con il *San José* - nome che rimane impresso nella mente di Ajmone Cat - ed Ernest Shackleton, l'esploratore irlandese che tentò invano di raggiungere il Polo Sud e di attraversare l'Antartide con l'*Endurance*. Rimasto intrappolato tra i ghiacci, Shackleton passò alla storia per essere riuscito, in modo eroico, a salvare tutto l'equipaggio.

Nel 1967 Giovanni Ajmone Cat commissiona al cantiere Palomba, maestri d'ascia di Torre del Greco, la costruzione di una feluca lunga 16 metri fuori tutto e larga 4, armata con due vele latine e due fiocchi. Il dislocamento è di 36 tonnellate, la superficie velica di 120 metri quadrati; a bordo, un motore ausiliario da 120 cavalli. Lo scafo viene realizzato in quercia, rovere e olmo, legni scelti per la loro resistenza e flessibilità. I locali interni sono concepiti per sopportare basse temperature esterne. Il motoveliero *San Giuseppe Due* - questo il nome scelto per l'imbarcazione, in omaggio alla barca della giovinezza e a Bove - viene varato il 10 agosto 1968. È il simbolo della tradizione marinaiasca mediterranea che, con il suo equipaggio, vuole sfidare e superare le asperità della navigazione nei mari tempestosi alla fine del mondo.

Anzio, 27 giugno 1969, ore 16.35. Chi salpa con Ajmone Cat alla volta del Polo Sud? Partiamo dalle pagine di questa rivista. L'albergatore e socio LNI Gianni Gallia legge qualche mese prima, su *Lega Navale*, della spedizione e, da appassionato, si propone al comandante, che lo ritiene «abile e arruolato». Stessa sorte per il pilota civile Dario Trentin e per il motorista Franco Sferratore.

Seguono cinque mesi di traversata e diversi cambi d'equipaggio. A Gibilterra sbarca Trentin; a Las Palmas sbarcano Castagnino, Gallia e Sferratore e imbarcano Francisco Saavedra Ramirez e José Quevedo Santana; all'isola del Sale sale a



Il motoveliero San Giuseppe Due tra i ghiacci polari (Archivio Ajmone Cat)



Giovanni Ajmone-Cat (al centro) insieme a Salvatore Di Mauro (a sinistra) e Franco Zarattini (a destra), i due membri dell'equipaggio appartenenti alla Marina Militare impegnato che riporteranno ad Anzio il San Giuseppe Due (Rivista Globus/Archivio Ajmone Cat)



La partenza da Anzio per la prima spedizione in Antartide il 27 giugno 1969
(Rivista Globus/Archivio Ajmone Cat).

bordo Mike Weston; a Recife lascia Ramirez ed entra Carlos Alberto De Albuquerque. Poi Rio de Janeiro e l'arrivo, il 17 novembre, a Santos, dove Castagnino torna a bordo.

Come accade oggi con le barche della LNI impegnate in progetti istituzionali, anche l'equipaggio del *San Giuseppe Due* si basa su volontari con impegni lavorativi e familiari. Il motoveliero rimane sette mesi a Buenos Aires: in ritardo sulla tabella di marcia, affrontare lo stretto di Drake in inverno sa-

rebbe troppo rischioso.

Seguono un nuovo cambio d'equipaggio e la sosta a Ushuaia - la città più a sud del mondo -, che consente al comandante di concordare con la Marina argentina il piano delle frequenze radio da adottare nei mesi successivi. Sul *San Giuseppe Due* l'unica tecnologia, oltre alla radio di bordo, è l'abilità marinaresca, accompagnata da una buona dose di sangue freddo - si passi la battuta, viste le temperature polari. E poi carte nautiche, bussola e sestante.

Nel frattempo si unisce all'equipaggio Pier Luigi Airoidi, alpinista d'esperienza, chiamato a supervisionare le ricerche glaciologiche della missione. Non era mai stato prima su una barca, ma nel corso di una lunga vita esplorerà 64 montagne in tutti i continenti. Airoidi è lecchese e Ajmone Cat mezzo comasco: uno montanaro, l'altro lupo di mare. Poli opposti, stessa missione.

Dalla Terra del Fuoco l'equipaggio percorre 800 miglia, con violenti venti al traverso e onde alte, per raggiungere l'isola di Deception, prima tappa antartica. Non tutto, però, va come dovrebbe. L'8 gennaio 1971 il quotidiano *Il Tempo* titola in prima pagina: «Disperso un veliero con quattro romani al largo della Patagonia». Dopo nove giorni di silenzio, grazie all'abilità di un radioamatore, viene organizzato dall'Italia un ponte radio con l'imbarcazione, che consente a parenti e amici di tirare un sospiro di sollievo.

Nei giorni successivi al Capodanno, il veliero fa tappa a Whalers Bay, alla Baia San Giuseppe Due - poi rinominata ufficialmente *Ajmone-Cat Lake*, formazione vulcanica visitata per la prima volta dalla feluca con a bordo il glaciologo russo Leonid Govoracha - e alle basi Almirante Brown, argentina, e Palmer Station, statunitense. In un mondo segnato dalla Guerra fredda, il clima antartico favorisce la multiculturalità e la cooperazione tra scienziati, marinai e tecnici di diverse nazionalità.

La luna di miele, però, sta per finire: il rapporto tra il comandante e l'equipaggio inizia a sciogliersi come neve al sole. Per consentire al *San Giuseppe Due* di portare a termine la missione, la Marina Militare invia il sergente Salvatore Di Mauro e il sottocapo Franco Zarattini, cui si unisce il "veterano" Dario Trentin.

Il 23 febbraio si salpa l'ancora per il viaggio di ritorno. Un'avaria all'asse dell'elica, causata dall'urto con i ghiacci, costringe il comandante e l'equipaggio ad affrontare nuovamente l'impetuoso stretto di Drake con tutte le vele issate. Il *San Giuseppe Due* approda finalmente ad Anzio il 21 novembre 1971.

La prima impresa antartica di Ajmone Cat, di fatto autofinanziata, suscita notevole interesse in ambito scientifico. Nel 1972 la Marina Militare gli conferisce, quale riconoscimento della sua impresa, la Medaglia d'Oro di Benemerita Marina. L'ammiraglio Giuseppe Roselli Lorenzini, Capo di Stato Maggiore della Marina, rivolgendosi al comandante, afferma: «Lei ha portato l'Italia all'epoca delle grandi spedizioni geografiche». Ma Ajmone Cat guarda già all'orizzonte e si prepara ad una nuova avventura.

La Lega Navale Italiana, insieme alla Marina Militare - che metterà a disposizione un equipaggio fisso e preparato alla missione -, all'Istituto Italiano di Navigazione e all'Istituto Universitario Navale di Napoli, patrocina e supporta la seconda spedizione, nata per scopi geologici e idrografici.

Il 1° luglio 1973, a Torre del Greco, mentre Ajmone Cat si prepara a mollare gli ormeggi, riceve la visita dell'ammiraglio Luigi Durand de la Penne, presidente nazionale della LNI e sottosegretario alla Marina Mercantile, che gli consegna il guidone sociale della Lega Navale, issato a riva per tutta la durata della missione.

L'arrivo del nuovo anno, il 1974, viene celebrato al traverso di Capo Horn, questa volta più benevolo verso il *San Giuseppe Due*. Il motoveliero rientra in Italia, ancora ad Anzio, il 27 giugno, dopo avere compiuto una serie di rilievi idrografici, glaciologici e geologici ed effettuato studi di carattere psicologico sul comportamento dell'equipaggio in condizioni di navigazione critiche.

Il compianto Claudio Rössmann, storico direttore di questa rivista, pose ad Ajmone Cat la domanda che chi è arrivato fin qui avrebbe voluto rivolgere al comandante: perché?

«Per portare il Tricolore tra i ghiacci del Sud, non solo in omaggio alla Patria e alle sue tradizioni, ma anche per aprire, a chi vive all'ombra della nostra bandiera, una finestra su un panorama che, ai tempi, era più sconosciuto di quello della Luna, ampiamente commentato dalla televisione». E conclude: «Il sogno e la fantasia sono state un lievito ad approfondire curiosità scientifiche, studi su particolari tecniche di navigazione e osservazioni sul comportamento umano in un ambiente tanto difficile e inconsueto. Tutto questo durante spedizioni vissute in un'atmosfera e con mezzi molto simili a quelli degli esploratori all'inizio del secolo. Abbiamo così provato da vicino i problemi e i sentimenti di lontane tragedie e antichi successi».

Quel giorno, ad Anzio, ad accogliere Ajmone Cat c'era anche un certo Agostino Straulino. Leggenda nella leggenda. O meglio: un'altra pagina di storia nell'infinito libro del mare.



Il comandante a bordo del suo veliero (Foto: E. Lucas-Havens)

Primavera, la stagione dei *clean-up*

Raccogliere i rifiuti sulle spiagge e in mare (e imparare a conoscerli)

di Lara Maule

Responsabile ambiente della Lega Navale Italiana

La primavera si conferma la stagione ideale per le iniziative di tutela ambientale, un momento simbolico e centrale è rappresentato dalla Giornata Mondiale della Terra del 22 aprile, la più grande manifestazione ambientale a livello globale, durante la quale milioni di persone si uniscono per celebrare il pianeta e promuoverne la salvaguardia.

Nel corso degli anni, questa ricorrenza ha assunto anche un importante valore educativo e informativo. Numerose organizzazioni la utilizzano per richiamare l'attenzione sulle principali criticità ambientali: dall'inquinamento di aria, acqua e suolo alla distruzione degli ecosistemi, fino alla scomparsa di migliaia di specie animali e vegetali e all'esaurimento delle risorse non rinnovabili come

carbone, petrolio e gas naturali. Allo stesso tempo, si promuovono soluzioni concrete, tra cui il riciclo dei materiali, la conservazione delle risorse naturali, la riduzione dell'uso di sostanze chimiche dannose e la protezione degli habitat più fragili.

Uno dei problemi più urgenti riguarda l'inquinamento marino. Rifiuti come sacchetti di plastica, palloni, scarpe e materiali di imballaggio, se non smaltiti correttamente, finiscono inevitabilmente nei mari. La plastica, in particolare, rappresenta una minaccia grave poiché non è biodegradabile e può essere ingerita da numerose specie marine, tra cui balene, gabbiani e tartarughe. Questi materiali possono causare soffocamento o bloccare l'apparato digerente degli animali, impedendo loro di nutrirsi.

Ancora più insidiose sono le microplastiche, minuscole particelle derivanti dall'usura degli pneumatici, dal lavaggio di tessuti sintetici o dalla frammentazione di rifiuti plastici più grandi. Queste sostanze sono presenti anche in alcuni prodotti cosmetici e raggiungono mari e oceani attraverso le acque reflue. Una volta disperse nell'ambiente, vengono facilmente ingerite dagli organismi marini, con effetti potenzialmente dannosi per l'intera catena alimentare.



*Scuole e giovani protagonisti
delle attività ecologiche della LNI*

In questo contesto diventa fondamentale lo studio dei detriti marini da parte degli esperti. Individuare i tipi di rifiuti e caratterizzarli rende possibile la classificazione e lo studio dei rifiuti più pericolosi e nocivi. In primo luogo, per evidenziare la minaccia che pongono sull'ecosistema, e in secondo luogo per portare allo sviluppo di tecnologie di rimozione. Analizzare i rifiuti raccolti, permette inoltre di creare database per seguirne l'andamento, riconoscere dei pattern e monitorarli in caso ci siano variazioni di taglia o materiali. Tutto questo per portare ad una gestione ottimale dei rifiuti e alla loro completa eliminazione.

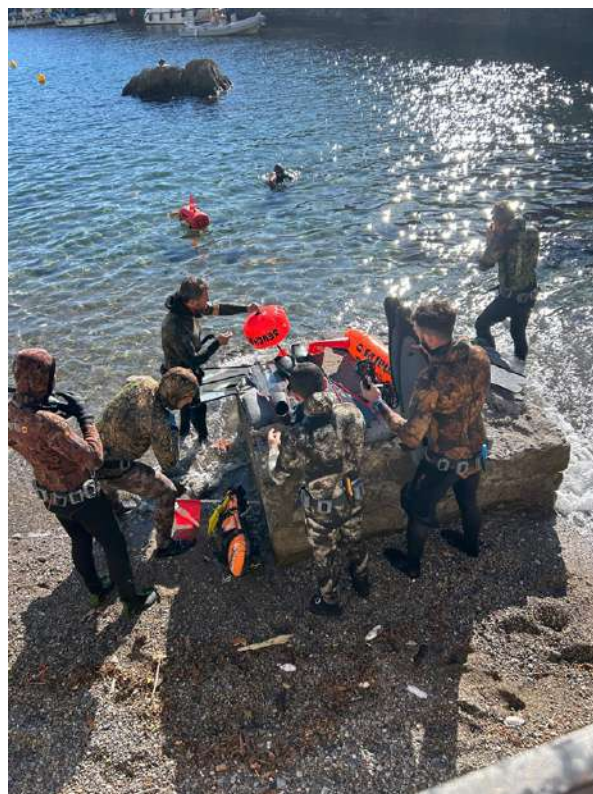
In questa cornice si inseriscono iniziative di *citizen science* come il progetto "nauticAttiva", promosso dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro. Nato nel 2022 in Puglia e successivamente esteso a livello nazionale, il progetto mira a coinvolgere attivamente i cittadini nel monitoraggio dei rifiuti marini e nell'osservazione di specie di interesse conservazionistico. L'obiettivo è raccogliere dati utili a comprendere meglio lo stato degli ecosistemi costieri e diffondere buone pratiche per la loro tutela.

Inoltre, le sezioni della Lega Navale Italiana si impegnano anche in periodiche iniziative di Clean-up ovvero di pulizia della spiaggia da parte di volenterosi soci e cittadini. Quest'anno, in particolare il 18-19 aprile si è svolta l'iniziativa "Custodi del Mare", promossa in collaborazione con Marevivo presso diverse Sezioni tra cui Salerno, Bari e Matera. Il clean-up ha registrato una grande partecipazione di volontari e appassionati, uniti dal desiderio di restituire decoro e bellezza al litorale. Durante la giornata, i partecipanti hanno raccolto numerosi rifiuti abbandonati sulla spiaggia e nelle aree limitrofe, contribuendo in modo tangibile alla tutela dell'ecosistema marino. Sono stati rimossi sacchi di plastica e materiali di vario genere, un risultato significativo che evidenzia sia l'impegno dei volontari sia la necessità di continuare a promuovere una cultura del rispetto ambientale.

Iniziative come questa dimostrano come la collaborazione tra cittadini, istituzioni e associazioni possa generare un impatto concreto, rafforzando la consapevolezza collettiva e contribuendo alla difesa del patrimonio naturale.



I volontari della Lega Navale di Bacoli in una recente iniziativa di clean-up



I gruppi sub della LNI sono attivi anche nella pulizia dei fondali

Hugo Pratt

Venezia, il mare e la libertà di Corto Maltese

di Carlo Romeo

Giornalista e scrittore

Si avvicina a una velocità che probabilmente non gli sarebbe dispiaciuta – visto che la sua vita è stata tutta una corsa – l'anniversario della nascita di Hugo Pratt. Nasceva infatti il 15 giugno 1927, su una spiaggia vicino Rimini, come specificano non meglio i suoi biografi. Rimini dunque e quindi del tutto impropriamente, visto che era veneziano dentro, nonostante il padre e il nonno paterno mezzi inglesi e mezzi francesi. Il nonno Pratt morì di spagnola durante la Prima guerra mondiale, in barella, ubriaco, con il fiasco di vino nascosto sotto le lenzuola, tanto per capirsi.

Anche il padre morirà male, dopo aver vissuto peggio. Nel 1936, dopo una serie di fallimenti, si imbarca sulla nave Italia portando con sé la famiglia. Iniziano dunque gli anni africani pieni di avventure dove di fatto Hugo Pratt passa dall'infanzia alla maturità in poco tempo. "Le guerre come le risse non possono finire di colpo come sono iniziate. Un giorno è l'inizio della guerra ma la fine è un periodo. Io mi aggirai con fortuna in questo periodo" dirò poi. Conosce l'Africa coloniale e l'Africa dei nativi, con cui si integra molto meglio fino a ritornare in Italia senza più padre.

Di nuovo a Venezia dove si trova a cambiare schieramenti, bandiere e divise. Sul fascismo e il suo crollo – lui che aveva padre e nonno materno fascistissimi, ha le idee chiare nonostante o forse proprio per la sua giovane età. "Sentendo queste puttanate io avvertivo che la stupidità era ormai un tic", commentava liquidando definitivamente la vicenda. Decide di stare dalla parte sua, solo dalla

parte sua, mentre il mondo gli vortica intorno.

Arrestato dai tedeschi si spaccia per aviatore sudafricano. Riesce a farsi rilasciare dopo qualche giorno e fugge dagli americani che lo rivestono e saranno gli anni in cui le divise americane le utilizzerà come unici vestiti, spiegando che costavano poco. Sceglieva amici, insomma, ma non accettava gruppi e questo lo metteva ai margini di schieramenti che ragionavano nel modo opposto.



Lo zio Ruggero che torna a Venezia dalla guerra a nuoto – in mutande e con le scarpe appese al collo, sghignazza Pratt - e che gli aveva insegnato a nuotare, fa al nipote un quadro realistico della situazione. Abbiamo contro anche i giapponesi, gli dice, e aggiunge che i giapponesi non riuscivano a capire cosa gli italiani fossero riusciti a fare dopo l'8 settembre. Superava la loro immaginazione.

Venezia è avventura quotidiana, donne sempre e poi viaggi in tutta Europa, senza una lira dormendo spesso *à la belle étoile*, fino a che non arriva l'occasione della

partenza per l'Argentina con altri disegnatori, assunti da una delle più importanti case editrici di fumetti. Vivono lì selvaggi e liberi, "abbastanza incoscienti per non essere preoccupati e così giovani da non accorgerci che valeva la pena di essere felici".

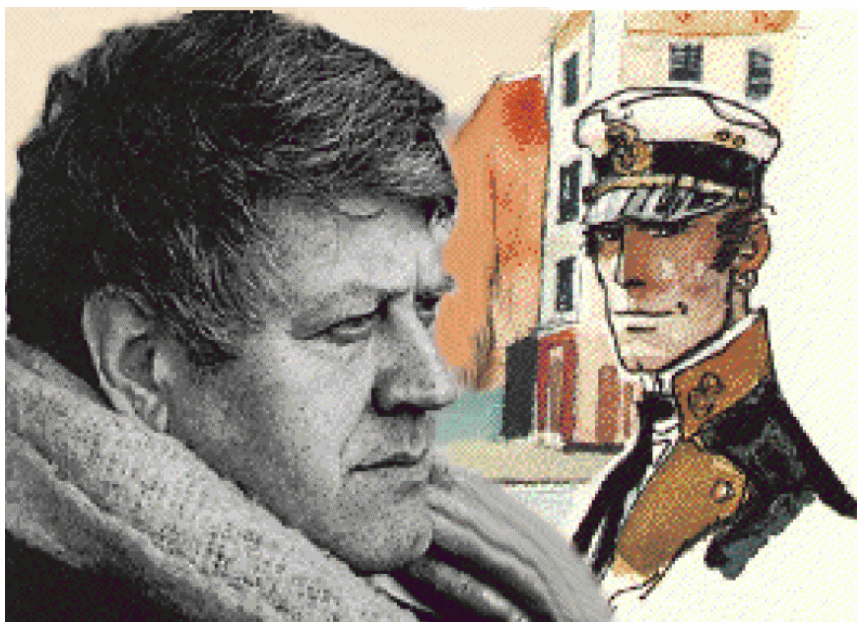
Sono anni di storie, di incontri. "Era questo un gigante biondo con la faccia piena di sbregghi e di avventure" ricorda di un tedesco di nome Kramer.

Facce piene di sbregghi e avventure senza le quali, senza tutti questi anni incoscienti, è impossibile comprendere Corto Maltese che rielabora, nelle sue storie, le storie di Pratt. Dall'Argentina torna in Italia, si sposa, ha dei figli, si risposa, vagabonda per il pianeta come se fosse il corridoio di casa. Poi Malamocco e Ginevra dove sembra fermarsi. A Ginevra lo sentii per una lunga intervista televisiva a Teleroma 56 anche se lui era al telefono, dispersa come si disperdono nel tempo le cose che valgono.

Corto Maltese è comunque lì in quegli anni dove la libertà, il nomadismo esistenziale, le donne sempre e sempre l'alcol e tutto purché oltre, sono la cifra della sua vita.

Corto lo aspetta appoggiato a una colonna veneziana. Aspetta che arrivi il suo tempo per diventare leggenda, viaggiando anche lui molto ma tornando a Venezia perché è Venezia il luogo dell'anima sia per Pratt che per il libero marinaio, come Corto Maltese ci tiene a definirsi.

"Ci sono a Venezia - conclude Hugo Pratt nella sua storia forse più bella – tre luoghi magici e nascosti: uno in Calle dell'Amor degli amici; un secondo vicino al Ponte delle Meraviglie; un terzo in Calle dei Marrani a San Geremia in Ghetto. Quando i veneziani (qualche volta anche i maltesi...) sono stanchi delle autorità costituite, si recano in questi tre luoghi segreti e, aprendo le porte che stanno nel fondo di quelle corti, se ne vanno per sempre in posti bellissimi e in altre storie".



Gino Paoli

Il cantautore lupo di mare

di Patrizio Ruviglioni
Giornalista

Non badate alla carta d'identità, né ai soprannomi. Sul documento c'era scritto Monfalcone, ma Gino Paoli – decano e patriarca dei cantautori italiani, morto il 24 marzo di quest'anno a 91 anni – era genovese: la madre aveva voluto partorire nella terra d'origine, ma si erano già trasferiti a Pegli ed è cresciuto lì. «Sono un uomo nato al mare, che ci posso fare», dalla chicca *Mediterraneo* (1974). Vicoletti, onde, barche. Ci si capisce, però, tra gente di porto, in *Napoletana* (1986) traccerà un gemellaggio con i napoletani: «Gente di frontiere, gente che sa andar via. Gente di tutto il mondo, anche di casa mia».

Poi, gli davano del «gatto» – la stessa Ornella Vanoni, insieme sono stati la coppia più famosa della nostra musica, raccontava che ai tempi d'oro spariva per giorni e si ripresentava sotto casa come niente, «come un gatto» – e lui stesso ci avrebbe intitolato un album, quel *Matto come un gatto* (1991) di *Quattro amici*, tutti genovesi (tra cui Renzo Piano), solitario e indipendente. Ma no, Paoli era lupo, lupo di mare: di quelli che con il mare hanno un rapporto simbiotico, avventuriero burbero e spericolato, neanche piacione, da tempeste e non da spiaggia e che proprio nel mare vedeva un'abitudine, più che una notizia. «Il mare è solo un ottimo compare», da *Come un lupo* (1984), a dire che poi serve altro, «la luna», poesia.

La sua musica sta al mare come i palazzi di Genova alla salsedine. Anche i pezzi grossi. È «vicino al mare» per esempio la «vecchia soffitta» di *La gatta* (1961): esiste davvero (sarà un museo?), sta nel borgo di Boccadasse, dove viveva con la prima moglie mentre sbancava il lunario da grafico. È l'abc del pop per come



Gino Paoli e il suo legame indissolubile con il mare

lo s'intende oggi: giro d'accordi elementare, testo semplice ma non *sciocco*, come invece era d'uso allora, con la musica che doveva distrarre; e invece no, qui la gatta è un dispositivo per raccontare la perdita dell'innocenza, la mancanza di un passato povero ma puro, di fronte agli stravizi di quello che di lì a poco diventerà una rockstar (belli i soldi, e però questa gattina...). È la rivoluzione: non ha l'estensione di un Modugno, «non sa cantare»; *Il cielo in una stanza* (1961) è «bella, ma non è una canzone», non ha il ritornello; questi erano i tempi, ma la poetica dolceamara di Paoli, con parole d'uso quotidiano e temi concreti colpisce, apre la via. C'è del genio del resto dietro frasi come «sassi che il mare ha consumato sono le mie parole d'amore per te», da *Sassi* (1961), con tanto di foto promozionale sui ciottoli.

Paoli che inventa i cantautori, dunque, canzoni per tutti e per nessuno, comunque di tutti i giorni, ma non banali. E li tiene a battesimo in un altro mare, quello siciliano. A Capo d'Orlando nasce *Sapore di sale* (1963), la curva impazzita della sua vita, è l'Italia del benessere, che corre, ma Paoli va più veloce (successi, auto veloci, eccessi, fino al tentato suicidio). Big bang dei brani estivi e prova dell'ostilità per spiagge e lidi, vedeva già «i nuvoloni all'orizzonte»: dopo le ferie sente la città che chiama, «un gusto un po' amaro di cose perdute», saranno anni di recessione e reflussi. Alta e bassa marea anche per lui, la crisi dei Settanta – passa di moda – e il ritorno da maestro. «E intanto, intanto galleggia: come le barche sul mare galleggiano» (G.A. *Lux*, 2004). Navigava: a lungo ha avuto il Pulcinella, veliero norvegese classe 1927, una passione – questa per le barche – condivisa e forse trasmessa al suo figlioccio per eccellenza, nientemeno che Lucio Dalla. Sessant'anni dopo siamo tutti ancora a bordo, causa sua. E intanto guarda un po' come ha concluso: con le ceneri sparse proprio a Boccadasse, lì, nel mare da cui è cominciato tutto.



La copertina dell'album "Sapore di sale" (1963)



Paoli con l'architetto e senatore a vita Renzo Piano, uno dei "quattro amici al bar" dell'omonima canzone



Paoli con i giovani impegnati nel progetto di velaterapia dell'associazione "Arcobaleno"

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

Giornalista e Direttore di "Bolina"

MARZO

Ferrari e Dubbini, argento europeo. Il 14 marzo a Vilamoura, in Portogallo, Giacomo Ferrari e Alessandra Dubbini hanno conquistato l'argento al Campionato Europeo della classe 470 misto. Bronzo agli spagnoli Jordi Xammar e Marta Cardona, oro ai britannici Martin Wrigley e Bettine Harris.

Online la nuova Carta dei mari italiani. Il 16 marzo ISPRA ha pubblicato la nuova Carta strutturale dei mari italiani, realizzata nell'ambito del programma europeo EMODnet Geology. La mappa integra decenni di dati su strutture tettoniche e geologiche sommerse. Sarà impiegata per la pianificazione di infrastrutture offshore, la valutazione dei rischi sismici e l'individuazione di siti per impianti eolici e geotermici.

Smaltimento razzi: CoGePir riconosciuto dal MASE. Il Ministero dell'Ambiente ha riconosciuto il CoGePir come sistema nazionale per raccolta, trasporto e distruzione degli articoli pirotecnici a fine vita. Il sistema funziona con la formula uno contro uno: il diportista riconsegna il dispositivo scaduto al rivenditore all'atto dell'acquisto del sostitutivo. Il costo del servizio è incorporato nel prezzo dell'articolo.

La Spezia: paglietto da record mondiale. Nell'ambito del festival Velaria, 30 studenti degli istituti nautici Capellini-Sauro di La Spezia, Amsicora di Olbia e Barsanti di Carrara hanno costruito tra il 20 e il 22 marzo il paglietto più grande del mondo. È lungo 7,90 metri, pesa circa 3 quintali e per la sua realizzazione sono stati utilizzati 1,3 chilometri di cima.

CIO: alle Olimpiadi solo donne biologiche. Il 26 marzo il Comitato Olimpico Internazionale ha approvato una risoluzione che limita la partecipazione alle categorie femminili alle sole donne biologiche, determinate da test genetico. La norma entra in vigore ai Giochi di Los Angeles 2028, senza effetto retroattivo e senza applicazione agli sport ricreativi. Riguarda tutte le discipline olimpiche, vela compresa.

Una vela per il cuore: cardiologi nelle piccole isole. Il 30 marzo l'*Azuree 40 Serena* è partita da Punta Ala per la terza edizione della campagna Una vela per il cuore, promossa dalla Cardioteam Foundation. In sei mesi toccherà 16 isole e scali minori tra Elba e La Maddalena. A bordo un team di cardiologi offre gratuitamente ecocardiogrammi ed ecocolordoppler delle carotidi agli isolani tra i 50 e i 75 anni.

A Soudée il giro del mondo contro venti e correnti dominanti. Il 28 marzo Guirec Soudée ha completato il più veloce giro del mondo in solitario e senza scalo contro i venti e le correnti dominanti. Partito da Lorient il 23 dicembre a bordo del trimarano *Ultim MACSF* di 31 metri, lo skipper francese ha impiegato 94 giorni, 21 ore e 58 minuti. Percorse circa 38.000 miglia a una media di 16,68 nodi.

Arcipelago 650: vincono Eva Luna e Battrapa for a Better Life. Il 29 marzo si è conclusa a Livorno la 22ª edizione dell'Arcipelago 650, prima prova del Cam-

pionato Italiano Mini 6.50, su un percorso di 196 miglia tra Livorno, canale di Piombino, Giannutri e Isola d'Elba. Tra i Prototipi ha vinto *Eva Luna* di Giacomo Nicchitta e Nicolò Gamenara; nei Serie il successo è andato ai francesi Marine Crest e Mathilde De La Giclais su *Batrapa for a Better Life*.

APRILE

Tre medaglie al Trofeo Princesa Sofía. Il 4 aprile si è concluso a Palma di Maiorca il 55° Trofeo Princesa Sofía, circuito riservato alle classi olimpiche che ha raccolto circa 900 imbarcazioni e oltre 1.100 atleti. L'Italia ha conquistato l'argento con Riccardo Pianosi (Formula Kite) e Marta Maggetti (iQFOiL) e il bronzo con Nicolò Renna (iQFOiL maschile).

Meeting del Garda: vincono Pucci, Veronesi e Wojcik. Il 5 aprile si è concluso a Riva del Garda il 44° Meeting del Garda Optimist con oltre 900 velisti da 40 nazioni. Tra i Cadetti ha vinto Valerio Pucci, tra gli Juniores Davide Veronesi. Prima Juniores femminile la polacca Pola Wojcik.

A Genova torna Incontri in Blu. Il 9 aprile ha aperto al Galata Museo del Mare di Genova la settima edizione della rassegna Incontri in Blu. I primi ospiti sono stati Davide Carrera, campione mondiale di apnea, e Merijn Tinga, windsurfista e fondatore di Plastic Soup Surfer. Seguono Vittorio Malingri (4 giugno); Riccardo Bonadeo e Giulio Bertelli di Luna Rossa (3 ottobre) e Caterina Banti (30 ottobre). Tutti gli appuntamenti sono programmati alle ore 18:30 con ingresso libero.

SailGP a Rio: Australia in testa. L'11 e 12 aprile la baia di Guanabara ha ospitato la quarta tappa del SailGP 2026. Il team australiano BONDS Flying Roos di Tom Slingsby ha vinto tutte e tre le prove di flotta e la finale, passando al comando della classifica generale con 7 punti su Emirates GBR e 8 su US Team.

Globe40: a Lipinski e Carpentier il giro del mondo su Class 40. Il 15 aprile Ian Lipinski e Antoine Carpentier su *Crédit Mutuel* hanno tagliato il traguardo di Lorient vincendo il Globe40, giro del mondo in doppio riservato ai Class 40. Partita il 31 agosto, la regata si è articolata in 6 tappe con scali a Mindelo, La Réunion, Sydney, Valparaíso e Recife.

Roma-Riva: vince il Cookson 50 maltese. Il 15 aprile il Cookson 50 *Viva Malta* si è aggiudicato la line honours e il primo posto in tempo compensato in ORC e IRC sulla Roma per Tutti, parte della 33ª Roma-Riva, prova d'altura partita l'11 aprile da Riva di Traiano. Primi alla Riva sono stati invece il J 121 *Darkwood* (Per Tutti), il First 34.7 *Melagodo* (Per Due ORC), il Comet 38S *Scricca* (Per Due IRC). Tra i Mini 6.50, il Pogo 3 di Timothée Marguier e Victor Leroy vince nei Serie e *Mr Brightside* di Jannes Llull e Juliane Hausmann tra i Proto.

Morina campione europeo ILCA 4 Youth. Il 19 aprile Enrico Morina ha conquistato il titolo europeo Youth nella classe ILCA 4 a Murcia, in Spagna, su una flotta di quasi 250 concorrenti. Secondo il greco Stefanos Samaras, terzo lo svizzero Leo Gosgling. Migliore tra le ragazze Sofia Berteotti, 12ª.

Italia protagonista alla Semaine Olympique Française. Il 25 aprile si è conclusa a Hyères la 57ª Settimana Olimpica Francese. Oro per Marta Maggetti (iQFOiL), Gianluigi Ugolini e Maria Giubilei (Nacra 17), Sofia Giunchiglia e Giulia Schio (49er FX); argento Federico Pilloni (iQFOiL). Tita e Banti quarti nel Nacra 17. Ferrari e Dubbini quinti nel 470 misto.

Yacht Racing Image Award: che vinca la foto migliore. Dal 20 aprile sono

aperte le candidature per la 17^a edizione dello Yacht Racing Image Award, concorso fotografico che ha come oggetto la competizione velica. Le migliori 80 foto selezionate dalla giuria saranno pubblicate online per il voto del pubblico; le prime 20 esposte al Metstrade Show di Amsterdam a novembre. Il termine per l'invio è il 12 ottobre.

Ferrari Hypersail: Soldini fuori, Philip Morris dentro. Il 21 aprile alla Milano Design Week è stata presentata la livrea del monoscafo oceanico volante di 100 piedi disegnato da Guillaume Verdier. In bella vista sulla randa il logo del nuovo sponsor principale: la multinazionale del tabacco Philip Morris International. Assente alla cerimonia Giovanni Soldini, ideatore e promesso skipper di *Hypersail*, che ha abbandonato il progetto il 2 aprile. Il comando è passato a Enrico Voltolini, ingegnere nautico con trascorsi in *America's Cup* e in SailGP.

Bragozzo e battana cercano marinai. Il 27 aprile il Comune di Cesenatico ha approvato una delibera per selezionare nuovi equipaggi per il bragozzo *San Nicolò* e la battana *Vanessa* del Museo della Marineria. Si cercano figure capaci di navigare con le vele al terzo e con competenze di comunicazione multimediale.

Addio a Giancarlo Barberis. Si è spento il 21 aprile all'età di 87 anni Giancarlo Barberis. Nel 1969 aveva fondato insieme al fratello Delio i Cantieri Barberis, portando la produzione nautica spezzina ai vertici dell'industria nazionale. La sua intuizione più feconda fu l'abbattimento del confine tra regata e crociera in modelli come lo *Sciacchetrà*, che univano prestazioni e comfort.

A Paul Cayard il Magnus Olsson Prize. Il 29 aprile è stato assegnato a Paul Cayard il Premio Magnus Olsson 2026, riconoscimento conferito ogni anno a personalità di spicco nel mondo della vela. Cayard, 13° vincitore del premio, è noto soprattutto per i successi olimpici e in classe Star, nonché per aver condotto alla vittoria *EF Language* nella Whitbread nel 1997-98 e il *Moro di Venezia* alla Louis Vuitton Cup nel 1992.

Il ddl risorsa mare è legge. Il DDL sulla valorizzazione della risorsa mare è diventato legge il 29 aprile dopo l'approvazione alla Camera dei Deputati. Principali novità: locazione con nomina del comandante e noleggio a itinerario concordato; obbligo di contrassegno "noleggio occasionale" sulle murate; obbligo di visita periodica per le unità di italiani battenti bandiera estera; conversione delle patenti estere per cittadini Aire; accesso ai corsi dei centri di istruzione nautica (Lega Navale e Asd) riservato ai soci da almeno un anno.

38^a America's Cup: sei team al via a Napoli. Nel mese di aprile si è definito il quadro degli sfidanti per la 38^a *America's Cup*. Il 9 aprile è stato ufficialmente accreditato *American Racing Challenger Team Usa*, fondato dagli imprenditori Karel Komárek e Chris Welch: il nuovo consorzio ha rilevato da *American Magic* l'AC75 *Patriot* e due AC40. Salgono così a sei i team iscritti. Oltre agli Usa ci sono il defender *Emirates Team New Zealand*, *GB1/Athena Racing*, *Luna Rossa*, *Tudor Team Alinghi* e *La Roche-Posay Racing Team*. Nel frattempo Marzio Perrelli, ex vicepresidente di Sky Italia, è stato nominato primo CEO dell'*America's Cup Partnership*, e Sir Jim Ratcliffe, patron di Ineos, ha citato in giudizio Ben Ainslie reclamando la proprietà dell'AC75 da 180 milioni di sterline con cui la squadra britannica vinse la *Louis Vuitton Cup* nel 2024. La regata preliminare della *Louis Vuitton 38^a America's Cup* è confermata in Sardegna dal 21 al 24 maggio.

La “barca della legalità”

Francesco: Cyclades 43

a cura di “Bolina”

Quando Bénéteau decise di creare una linea dedicata al charter dovette mettere in campo una filosofia progettuale che puntasse in particolar modo al comfort e ai costi, che dovevano risultare appetibili. Per raggiungere questo obiettivo si reputò strategico non toccare progetti esistenti, che pure avevano mostrato un certo appeal tra le società di noleggio, ma concentrarsi su una serie indipendente, più spartana, battezzata Cyclades, dal nome dell’arcipelago delle Cicladi.

Il disegno fu affidato allo studio Berret-Racoupeau che per Bénéteau aveva già disegnato le gamme First e Oceanis a cui sarebbe seguita la Sense.

Lungo 13,25 metri, il Cyclades 43 fu prodotto tra il 2005 e il 2010 in vetroresina laminata a mano e anima in balsa. Le linee dello scafo, irrigidito internamente da una griglia strutturale stampata, si caratterizzano per slanci ridotti, bordo libero generoso, poppa larga e tuga che si estende verso prua a denunciare un’attenzione privilegiata per gli ambienti sottocoperta, dove è quasi ovunque assicurata un’altezza di 1,98 metri. L’armo velico è a sloop con albero in alluminio poggiato in coperta, crocette acquartierate, randa con due mani di terzaroli e genoa avvolgibile. Le manovre sono tutte rinviate in pozzetto, profondo e protetto da paramare e cappottina, in cui trovano posto ampie panche longitudinali con tavolo centrale, doppia timoneria a ruota con relative colonnine e plancia per l’accesso in mare.

Sottocoperta la larghezza dello scafo è stata sfruttata in diversi allestimenti; di base con tre cuccette doppie, due a poppa e una a “V” a prua, e due o tre bagni. Ma esiste anche una versione con quattro cabine e due bagni e ci sono pure il Moorings 43.3 e 44.3, nati dalla stessa matrice e allestiti secondo indicazioni della nota compagnia di noleggio. Dopo la discesa,



procedendo verso prua, seguono cucina a murata sul lato di sinistra, zona carteggio e quadrato con tavolo e divanetto a C a dritta (convertibile in cuccetta supplementare), Ampi gli spazi destinati allo stivaggio. Il motore è uno Yanmar da 56 CV a linea d’asse.

Nonostante sia una barca di categoria CE A la vocazione dichiarata del Cyclades 43 è la crociera costiera, anche grazie al pescaggio ridotto di 1,75 metri che non preclude la frequentazione di fondali contenuti.

Buono il comportamento in mare e la manovrabilità con 8 nodi di velocità registrati al lasco e qualche limite nella bolina.

È un Cyclades 43.4 la “barca della legalità” Francesco assegnata alle Sezioni della Lega Navale di Taranto e Matera-Magna Grecia. Confiscata al traffico di migranti è stata intitolata nel 2025 al capitano dei Carabinieri Emanuele Basile, ucciso dalla mafia il 4 maggio 1980, a Monreale.

Come gli altri mezzi della “flotta della legalità” Francesco viene impiegata per lo svolgimento di attività di pubblico interesse in ambito sociale, culturale e sportivo.



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 €

Quella passione “che ti Puglia” tra vela e canoa

Intervista al Delegato regionale LNI Puglia Nord, Marcello Zaetta

di Michele Valente

Direttore editoriale rivista “Lega Navale”

Marcello, come ti sei avvicinato alla Lega Navale e da quanto tempo sei socio?

Mi sono avvicinato alla Lega Navale perché mio suocero era socio ed aveva una barca ai pontili della Sezione di Bari. Era un grande appassionato e ha trasmesso questa passione a me ed a mia moglie Claudia, oltre che agli altri suoi figli. Noi siamo diventati soci nel 1980 ed abbiamo fatto insieme il corso di patente nautica con l'obiettivo, raggiunto, di avere una barca nostra e di condividere una passione che abbiamo tuttora. Abbiamo poi trasmesso la stessa passione ai nostri figli entrambi velisti.



Zaetta al timone della sua barca

Nel 1994 assumi per la prima volta la Presidenza della Lega Navale Italiana Sezione di Bari. Quali sono gli obiettivi raggiunti come Presidente di Sezione che più ti rendono orgoglioso?

Nel 1991 entrai nel Consiglio della Sezione di Bari e, dopo un triennio, ne diventai presidente nel 1994 a soli 43 anni. Uno degli obiettivi che mi prefissi fu quello di ricostruire la storia della Sezione di Bari che scoprii essere stata fondata il 6 Giugno 1901. Con l'ausilio dell'archivio di stato e degli Uffici della Presidenza Nazionale ho recuperato tutto il passato della storia della Sezione e nel 2001 e nel 2011 ho celebrato il centenario e i centodieci anni della fondazione con importanti cerimonie. Parallelamente ho dato un impulso all'attività dei gruppi sportivi, nella convinzione che lo sport costituisca un mezzo efficace per avvicinare i giovani al mare ed alle attività marinaresche, tenendoli lontani dalle pericolose tentazioni sociali dei nostri tempi. Per le benemerienze acquisite dalla Sezione in tanti anni di attività ed in segno di gratitudine per il contributo offerto alla crescita ed all'affermazione dello sport italiano il CONI ha riconosciuto alla Sezione di Bari nel 2015 la massima onorificenza sportiva: il collare d'oro al merito sportivo. La consegna è avvenuta il 15 dicembre 2015 al CONI alla presenza del Commissario Straordinario della LNI Amm. Romano Sauro. Anche a titolo personale ho ottenuto nel 2019 la benemerienza della stella d'oro CONI al merito sportivo.

Dopo la Presidenza della Sezione è arrivato l'incarico di Delegato regionale per la Puglia Settentrionale. Quali sono i principali punti di forza e quali di debolezza delle strutture periferiche sotto il tuo coordinamento?



Canoisti sotto la sede della LNI Bari

Sei anche Delegato regionale per la Puglia della FICK e tra gli animatori del Trofeo Nazionale Canoa della LNI-FICK. Ti senti più velista o canoista?

Sono sempre stato un velista, fin dai primordi ed ho anche ricoperto incarichi nella Federazione vela a livello regionale. Tuttora, come detto, vado in barca a vela con mia moglie e, dopo anni nei quali partecipavamo anche a regate specie con la barca precedente che aveva una vocazione più sportiva, ora ci dedichiamo solo alle crociere. Nel 2006 ho costituito il gruppo canoa-kayak alla Lega Navale di Bari e avviato l'attività in quel settore. Subito dopo sono stato eletto presidente del Comitato regionale della FICK e da allora seguo anche con particolare interesse questo sport. Al fine di promuovere la diffusione dello sport della canoa presso le Sezioni della LNI ho poi promosso, in veste di Delegato della LNI e della FICK, il campionato nazionale di canoa della LNI a Sabaudia, nell'ambito del protocollo di intesa sottoscritto tra i due enti (rinnovato quest'anno, ndr).

Parlando di vela, e di barche sottratte al malaffare, sei tra i coordinatori della "Staffetta della legalità". Di cosa si tratta?

Come è noto, "Mare di Legalità" è una iniziativa promossa dal Presidente della Lega Navale Italiana Amm. Donato Marzano e partita il 28 giugno 2024 da Ostia alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Si tratta di un contenitore di attività culturali, sportive, sociali e di protezione ambientale orientate all'educazione alla legalità e ai valori della LNI tramite l'utilizzo, per finalità di pubblico interesse, di barche a vela confiscate al traffico



Dal 2022 Zaetta è tra gli animatori del Trofeo nazionale canoa LNI-FICK

di migranti e di droga. Due di queste imbarcazioni sono state assegnate alle Sezioni di Rodi Garganico (Helena) e di Taranto-Matera Magna Grecia (Francesco). Il progetto "Staffetta della legalità", promosso in collaborazione con Marevivo, prevede una staffetta a vela che partirà da Rodi Garganico il 22 Maggio, farà tappa a Tremiti, Trani, Bari, Brindisi, Leuca, Porto Cesareo e arriverà a Taranto il 4 Giugno. Durante ogni tappa della staffetta, saranno previste attività di divulgazione scientifica con laboratori e incontri sui cambiamenti climatici e la biodiversità marina, educazione alla legalità per contrastare l'illegalità ambientale e promuovere una cittadinanza responsabile, sensibilizzazione sul problema dei rifiuti.

Sei anche il Vicepresidente nazionale dell'UNASCI. Di cosa vi occupate in particolare e come ti sei avvicinato a questa realtà?

Dopo la ricostruzione della storia della Sezione ho scoperto l'esistenza dell'UNASCI, Unione Nazionale delle Associazioni Sportive Centenarie. L'UNASCI promuove la salvaguardia e l'incremento del patrimonio storico-culturale-sportivo delle società sportive e delle tradizioni dello sport in Italia, come memoria del passato per una vita migliore nel presente ed in vista di un futuro sempre più impegnato a favore dello Sport e del vivere sociale. Condividendo le finalità e gli obiettivi dell'UNASCI ed in considerazione anche della particolare affinità con i valori della Lega dal punto di vista culturale e storico, nel 2007 sono entrato nel Consiglio Nazionale dell'UNASCI e sono stato eletto Vicepresidente nazionale, carica che ricopro tuttora.

Di cosa ti sei occupato nella tua vita professionale e come ti ha aiutato nei tuoi numerosi incarichi associativi?

Dopo la laurea in lingue e letterature straniere sono stato assunto nel 1977 alla Federfarma, dove ho ricoperto il ruolo di direttore dell'Associazione territoriale dal 1987 terminando la mia attività lavorativa nel 2024 dopo 47 anni continuativi. A titolo personale, oltre alla nomina di Cavaliere della Repubblica ottenuta nell'anno 2000, sono stato insignito della onorificenza della stella al merito del lavoro del 2007. L'analogia dell'organizzazione associativa con quella delle associazioni sportive e la mia formazione professionale mi ha aiutato anche nel percorso dirigenziale sportivo.

Un consiglio che daresti a una persona per convincerla ad iscriversi alla Lega Navale Italiana.

Fare parte di una Sezione della Lega Navale Italiana è per tutti un'opportunità da non perdere sia in termini personali che sociali. Essere soci dà la possibilità di condividere i valori e gli ideali del nostro sodalizio, di trascorrere il proprio tempo libero in modo sereno e costruttivo e soprattutto rappresenta un investimento per i propri figli che cresceranno in un ambiente sano di sport e di valori morali e sociali.



Zaetta a Taranto con il Presidente Donato Marzano, il Delegato regionale Puglia Sud Galasso e i Presidenti delle Sezioni pugliesi.

La Lega Navale in mostra ai “Boat Days” e a “Roma, città di Mare”

L'esperienza di un socio volontario della LNI

di Federico Davoli

Socio collaboratore volontario della LNI Roma ed esperto di marketing



Il mare non è solo una risorsa naturale, ma un ecosistema complesso e delicato, da promuovere, ma soprattutto preservare. Ho maturato questa consapevolezza partecipando in veste di collaboratore volontario a due importanti iniziative della LNI: “Boat Days 2026” (Civitavecchia 20-22 e 27-29 marzo) e “Roma, città di Mare” (Porto Turistico di Roma 13 aprile).

Il “Boat Days”, giunto alla quinta edizione, si conferma un punto di riferimento per il settore. È una sorta di “salone nautico diffuso” che sta acquistando sempre più importanza anche se non ha ancora una dimensione internazionale. Oltre agli operatori del settore, l'evento di marzo ha coinvolto il grande pubblico attraverso numerose iniziative: dalle prove in mare alle dimostrazioni sportive, fino ai workshop dedicati alla sicurezza e alla sostenibilità.

“Roma, città di Mare” ha declinato il legame con il territorio attraverso una forte componente educativa: la partecipazione di circa 350 studenti di ogni ordine e grado ha trasformato la giornata in una vera lezione a cielo aperto. Nonostante le condizioni



meteorologiche abbiano compromesso la realizzazione di alcune attività – l’uscita in barca a vela e la simulazione di apertura della zattera di salvataggio, in collaborazione con la Guardia Costiera e la FIV – il valore della giornata è rimasto altissimo grazie ai laboratori di sostenibilità, come il “Ventologo del mare” e agli interventi di pulizia della spiaggia che hanno sensibilizzato i giovani sul tema della tutela ambientale. Un’altra iniziativa di grande valenza sociale e all’insegna dell’inclusività è stata la presentazione della barca “Malupa 5.0”, una barca-scuola innovativa che permette a tutti



di vivere in totale sicurezza l’emozione della vela, incluse persone con disabilità fisiche, psichiche e cognitive. Nella stessa giornata si sono svolte anche attività dimostrative con derive e imbarcazioni a vela, visite presso il Centro Habitat Mediterraneo della LIPU adiacente al porto e un convegno dal titolo “Nautica: tempo libero, sport e opportunità professionali”.

La gestione logistica e l’allestimento degli stand sono attività spesso “invisibili” agli occhi del grande pubblico, ma sono determinanti per il successo di ogni evento. È in questa fase che gli operatori si mettono in gioco dimostrando senso di responsabilità, precisione e capacità di lavorare in team. Il mio impegno di volontario è stato completo in quanto, oltre a partecipare alla fase organizzativa, ho dato (spero) un valido contributo anche in quella operativa, svolgendo attività promozionale e di supporto, indossando anche il simpatico costume di Tobia (pulcinella di mare, mascotte della LNI) che ha conquistato grandi e piccini. Ritengo tuttavia che svolgere un’attività di volontariato presso la LNI vada ben oltre la dimensione del supporto operativo: è un atto di divulgazione, significa farsi promotori di valori cardine come il rispetto per l’ambiente, la sicurezza in navigazione e il senso di comunità.



Diario di bordo della LNI

di Rachele Colasante

Addetta alla comunicazione LNI

31 marzo – La Lega Navale Italiana con la Sezione di Ostia tra i partner del progetto SIES Sail

SIES sail  Funded by the European Union



Si è concluso il progetto europeo SIES Sail, un'iniziativa che ha unito circoli velici e organizzazioni istituzionali di quattro Paesi – Slovenia, Italia, Estonia e Serbia – con l'obiettivo di rendere la vela più accessibile, inclusiva e sostenibile. Il progetto ha coinvolto la Lega Navale Italiana con i soci e gli istruttori della Sezione di Ostia. Tra gennaio 2025 e marzo 2026, i partner hanno sviluppato un intenso programma di attività basato su cooperazione internazionale e scambio di buone pratiche. Al centro di SIES Sail, sessioni di formazione rivolte agli istruttori hanno permesso di confrontare approcci educativi e strategie per migliorare l'accessibilità allo sport

velico. Tra i risultati principali, finanziati con fondi dell'Unione Europea, figurano la definizione di linee guida per programmi educativi inclusivi e l'organizzazione di workshop sulla cultura sportiva aperta e sulla tutela dell'ambiente marino.

La Lega Navale di Ostia ha ospitato i partner internazionali, integrando le attività di SIES Sail nel proprio programma istituzionale. Un workshop sulla sensibilizzazione ambientale ha coinvolto 125 tra giovani velisti e istruttori, mentre un protocollo con la Capitaneria di Porto ha visto la partecipazione di circa 30 tra allenatori e soci. Attraverso la "barca della legalità" Eros, sono state organizzate uscite in mare per 120 partecipanti provenienti da associazioni locali. Grazie all'impiego di simulatori di Optimist e Windsurf, gli sport nautici sono stati promossi anche in scuole, università e centri commerciali, avvicinando bambini e studenti al-



la vela in totale sicurezza. L'eredità del progetto è raccolta nella piattaforma www.sies-sail.eu, che offre accesso a materiali e strumenti sviluppati durante il percorso. SIES Sail ha inoltre rafforzato la rete tra le organizzazioni partecipanti, ponendo le basi per future collaborazioni europee.

7 aprile - Quattro appuntamenti nelle Sezioni della Lega Navale del Tigullio per riflettere su design, accessibilità e innovazione nella nautica.

In occasione della quinta edizione del Tigullio Design District, svoltasi dal 20 al 26 aprile 2026, la Lega Navale Italiana ha rinnovato per il secondo anno la collaborazione con l'Associazione Culturale Liguria Design, co-organizzando Design 4 Future, un progetto dedicato all'innovazione sostenibile e al futuro del mare.

Quattro gli appuntamenti tematici che hanno coinvolto attivamente le Sezioni LNI del Tigullio, con incontri dedicati al rapporto tra design, comunicazione, sport e navigazione, nell'ottica di promuovere una visione inclusiva e accessibile delle attività nautiche. La curatela è stata affidata all'architetto Valia Galdi, esperta di Universal Design e accessibilità del mare. Il progetto è stato promosso da Davide Conti e coordinato da Monica Corte, delegata regionale aggiunta per la Liguria della LNI, con il patrocinio dei Comuni di Rapallo, Santa Margherita Ligure, Chiavari-Lavagna e Sestri Levante.

Martedì 21 aprile la Sezione di Chiavari-Lavagna ha ospitato "Nautica accessibile nel Tigullio: gli sport del mare per tutti", un dialogo con federazioni e atleti per promuovere l'accesso universale agli sport nautici, dalla vela al canottaggio alla canoa.

Mercoledì 22 aprile presso la Sezione LNI di Rapallo si è tenuto il forum "Porti accessibili: design, benessere ambientale e comfort sul mare", dedicato all'inclusione nelle infrastrutture portuali e marine, con illustrazione di buone prassi e particolare attenzione ai giovani.

Giovedì 23 aprile a Sestri Levante, all'ex Convento dell'Annunziata, la Sezione locale ha promosso "Comunicazione inclusiva per le attività del mare", incentrato sul linguaggio come stru-



mento del progetto inclusivo Velando, realizzato sulle "barche della legalità" affidate alla LNI e sostenuto dal Ministero delle Disabilità.

Venerdì 24 aprile a Santa Margherita Ligure, alla Sala Spazio Aperto, il ciclo si è concluso con "Barche per tutti, innovazione inclusiva a bordo", promosso dalla Sezione di Santa Margherita Ligure, un confronto tra imbarcazioni ed esperienze inclusive, dallo storico Dinghy all'Hansa 303.

16 aprile - La comunicazione del mare e della LNI al Rotary Club Etna Centenario

Su invito del Rotary Club di Catania, il contrammiraglio (ris.) Antonello de Renzis Sonnino, responsabile delle relazioni esterne della LNI e direttore della rivista "Lega Navale", ha presentato 130 anni di comunicazione del mare attraverso la rivista e i nuovi strumenti di comunicazione in uso. Un'occasione per far conoscere le attività quotidiane della LNI, con particolare attenzione alla cultura marittima, alla formazione, agli sport nautici e alla tutela dell'ambiente. All'incontro ha partecipato anche il Delegato regionale Sicilia orientale, contrammiraglio (aus.) Agatino Catania, che ha illustrato i progetti svolti e in corso in Sicilia, presentando la quarta edizione di "Vela e Salute": un mese di navigazione con il periplo completo dell'isola, coinvolgendo le "imbarcazioni della legalità" della LNI presenti nelle strutture periferiche siciliane, con attenzione alla prevenzione sanitaria e alla protezione ambientale grazie alla partnership con Marevivo.

18 aprile - LNI Latina: al Lido il nuovo Monumento ai Marinai d'Italia



Il 18 aprile, al Lido di Latina, si è svolta la cerimonia di inaugurazione del Monumento ai Marinai d'Italia, portando a compimento un progetto ideato dalla Sezione LNI di Latina insieme al Gruppo ANMI di Latina per onorare la memoria di chi ha sacrificato la propria vita in mare. Il monumento custodisce nel suo basamento tre ampole con acqua prelevata dai luoghi in cui giacciono la Corazzata Roma, il Sommergibile Scirè e il Piroscifo Santa Lucia. La Presidenza Nazionale della LNI è stata rappresentata dal Direttore Generale, Amm. Marco Predieri, che ha sottolineato il valore del mare come palestra aperta a tutti e ha evidenziato la coincidenza con l'approvazione definitiva del Piano di Utilizzazione degli Arenili del Comune di Latina. La cerimonia si è conclusa con la firma della pergamena di consegna del monumento da parte dei Presidenti LNI e ANMI di Latina, Amm. Pasquale de Candia e Amm. Massimo Porcelli, alla Sindaca.

27 aprile - Sale e neve: in rotta verso l'isola-scuola

Il 23 e 24 aprile, a Capraia, si è svolta una delle tappe più significative del progetto "In rotta verso l'isola-scuola", promosso dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con la ASL Toscana Nord Ovest e l'Ente Parco Nazionale dell'Arci-

pelago Toscano, nell'ambito del progetto pilota "Sale e Neve" che coinvolge le scuole pluriclassee di Capraia Isola, Marciana Alta e Careggine. Il 23 aprile la tappa è iniziata con una traversata in mare aperto verso Capraia, realizzata in tandem tra kayak da mare - circa 20 miglia pagaiate - e la barca a vela Akuna Matata, con il messaggio che è possibile viaggiare usando il vento e le proprie forze. Il 24 aprile ha visto la partecipazione di 47 studenti delle scuole pluriclassi, insieme a genitori, insegnanti e operatori. Dopo i saluti istituzionali, i ragazzi hanno condiviso i lavori svolti durante il percorso educativo. Nel pomeriggio si è svolto il volo degli aquiloni realizzati con materiali di recupero, momento simbolico di collaborazione collettiva, seguito da percorsi dedicati all'ambiente naturale, al territorio e alla cultura marinaresca. "In rotta verso l'isola-scuola" ha rappresentato un esempio concreto di come la LNI possa contribuire, attraverso le attività in mare, alla formazione delle nuove generazioni, promuovendo il rispetto dell'ambiente e la consapevolezza del valore del mare, in linea con i principi della Carta dei Valori della LNI e del Ventalego del Mare.

28 aprile - Lega Navale Italiana e Fondazione E. Amaldi insieme al CASSINI Hackathon 2026: innovazione spaziale per la gestione sostenibile dell'acqua

Dal 24 al 26 aprile, la Lega Navale Italiana ha preso parte all'undicesima edizione del CASSINI Hackathon, collaborando con la Fondazione E. Amaldi in un'iniziativa che ha unito competenze marittime e innovazione tecnologica per affrontare le sfide globali legate alle risorse idriche. L'evento si è inserito nel programma europeo CASSINI (2021-2027), organizzato in Italia dal Consorzio di ricerca Hypatia con la collaborazione della Fondazione E. Amaldi, e si è svolto in contemporanea in diverse città europee. I partecipanti hanno sviluppato soluzioni innovative utilizzando dati e servizi delle principali piattaforme spaziali europee - Coper-

nicus, Galileo ed EGNOS - con il supporto di sessioni formative e mentoring. I migliori team hanno avuto accesso al programma CASSINI Mentoring, gestito dall'EUSPA. Il tema dell'edizione, "Space for Water", ha posto al centro l'utilizzo delle tecnologie spaziali per la gestione delle risorse idriche, dal monitoraggio alla prevenzione dei rischi. La partecipazione della LNI ha offerto un contributo strategico grazie alla propria esperienza nel dominio marittimo, supportando i team nello sviluppo di applicazioni aderenti alle esigenze reali. La collaborazione tra LNI e Fondazione E. Amaldi ha rappresentato un esempio concreto di integrazione tra conoscenze tradizionali e tecnologie avanzate, con l'obiettivo di generare soluzioni sostenibili per le sfide ambientali del nostro tempo.

29 aprile - Tour LNI Ventalogo del Mare

Il Tour LNI Ventalogo del Mare nasce con l'obiettivo di unire la passione per la vela alla tutela dell'ambiente marino e alla promozione

di valori sociali condivisi. L'iniziativa è partita il 27 aprile dal Porto di Andora - sede della Sezione LNI che ha aderito al Ventalogo Marevivo - e si concluderà il 10 maggio. Il percorso si sviluppa lungo un itinerario costiero ligure-toscano di 12 giorni, con distanze medie di 35-50 miglia al giorno per un totale di circa 185-195 NM, a bordo di una barca a vela Pixis Jeanneau Sun Odyssey. Nei diversi approdi, il tour si propone di sensibilizzare cittadini, sportivi e turisti sull'importanza della biodiversità marina, minacciata dall'inquinamento, dalla plastica e dai cambiamenti climatici - temi al cuore delle venti regole del Ventalogo Marevivo, realizzato in collaborazione con la Lega Navale Italiana. La barca, che isserà il guidone LNI e avrà a bordo il Ventalogo, è protagonista di una serie di incontri e conferenze dedicati alla cura del pianeta, alla navigazione sostenibile e alla salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri, raccontati attraverso l'esperienza diretta della navigazione.





Attenti a quei 4!

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

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



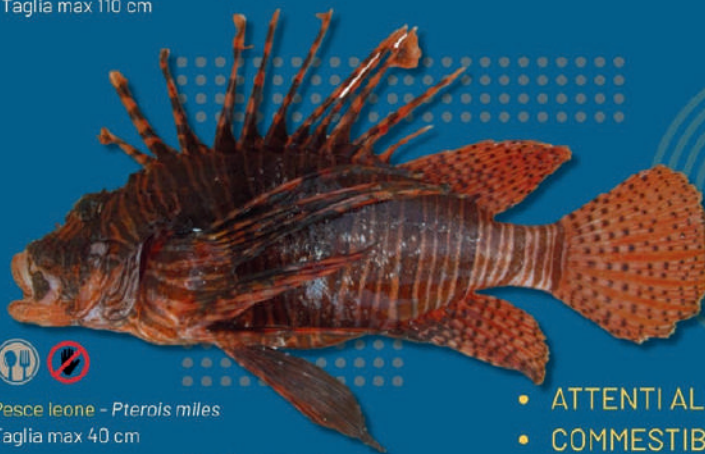
1



- TOSSICO **NON MANGIARE**
- ATTENTI AL MORSO

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

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



2



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE *

Pesce leone - *Pterois miles*
Taglia max 40 cm

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



3



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

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



IN CASO DI

AVVISTAMENTO O CATTURA

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



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



Whatsapp + 320 4365210



Mail - alien@isprambiente.it



Posta sui gruppi OddFish o Fauna Marina Mediterranea



4



- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

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

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

Il mio mare

Passione blu

di *Donatella Bianchi*

Giornalista e conduttrice tv

Quando mi chiedono come è nata la mia passione per il blu rispondo: sono nata a La Spezia, forse ero predestinata. Libertà, desiderio, passione, indipendenza e rispetto, questo provo se penso al mare. L'ultimo l'ho ereditato da mio padre che, nelle lunghe giornate passate a bordo del suo adorato gozzo ligure ha insegnato anche l'arte della pazienza e il valore della solidarietà. In banchina al Circolo Velico ho imparato a camminare, la mia era una famiglia di maestri d'ascia, naviganti, velisti, pescatori nel tempo libero, gente con l'acqua del Golfo dei Poeti nelle vene.

Il mare è sempre stato nella mia vita, ma il senso di appartenenza, di dipendenza l'ho scoperto più tardi, quando grazie a Lineablu, raccontarlo è diventata una missione.

Conosciamo e frequentiamo lo spazio, ma sappiamo poco degli abissi marini, della dimensione subacquea profonda oggi strategia per la

sicurezza e l'economia mondiale, un mondo invisibile eppure fondamentale per i servizi ecosistemici e i benefici essenziali che fornisce al pianeta e alle specie che lo abitano, compresa la nostra.

A giugno ripartiremo con una nuova stagione di "Lineablu", la 32esima dedicata al Mediterraneo, ai Porti d'Italia, allo Shipping, ai mestieri del mare, alle meraviglie che custodisce.

Credo che la grande sfida del nostro tempo sia coniugare lo sviluppo con la tutela delle specie e degli habitat marini. Per farlo servono investimenti nella ricerca e scelte strategiche coraggiose e visionarie, mai a discapito della natura, che rispettino i principi del green deal dove progresso e tutela ambientale avanzano insieme. Forse per questo sono innamorata delle piccole isole, dove il rispetto per la natura e per il mare si trasmette ancora di padre in figlio, circondate da un mare che sembra non avere confini.



Lecture in pozzetto

*“Mare aperto. Storia umana del Mediterraneo centrale”
(Einaudi, 2025) di Luca Misculin*

di Luciano Magnanelli

Vicepresidente della Lega Navale Italiana

Il libro che proponiamo in questo numero ai lettori della nostra rivista è il saggio-reportage “Mare aperto. Storia umana del Mediterraneo centrale” di Luca Misculin, recentemente classificatosi al 2° posto nella sezione Saggistica del Premio Marincovich, affermato riconoscimento letterario che dalla sua istituzione nel 2009 valorizza le opere che riconoscono la centralità del mare. Ed è proprio la centralità del mare che Misculin celebra nel suo libro, soffermando la sua indagine sul Canale di Sicilia, un Mediterraneo in scala più piccola, un mare aperto ma allo stesso tempo quasi chiuso, crocevia di culture e ponte fra differenti civiltà, ma anche luogo di scontro e di morte, di differenze apparentemente inconciliabili, confine invalicabile ma anche luogo di integrazione. Il libro approfondisce questa duplice natura del mare, ponte e barriera allo stesso tempo, e ne svela le contraddizioni trattando temi sia antichi che moderni. Il racconto spazia dall’ossidiana di Pantelleria, all’ascesa logistica dei Fenici, alla storia di Lampedusa, porto franco per pirati di ogni fede e provenienza e poi bersaglio del primo attacco missilistico subito dalla Nato, ma tratta anche fenomeni moderni, come le criticità geopolitiche, il traffico dei migranti, i cavi sottomarini, le piattaforme petrolifere e l’impatto dei cambiamenti climatici. Ecco quindi che il libro diventa un viaggio tra popoli, miti, porti e confini, racchiudendo secoli di storia in una mirabile sintesi operata dell’autore. Il

lettore verrà introdotto all’importanza dell’ossidiana, petrolio del neolitico, e dei giacimenti che trasformarono l’isola di Pantelleria in un luogo centrale dell’economia del Mediterraneo, così come assisterà alla nascita della navigazione e all’eterna sfida dell’uomo con il mare, ancora oggi mai completamente vinta. Appassionante è la visione del mare come veicolo non solo di merci ma di idee, di tecniche di produzione e di stili di vita, il mare come luogo catalizzatore della prima grande epoca di globalizzazione della storia ma anche testimone della involuzione dei fenomeni migratori e zona di travaso delle disuguaglianze contemporanee, frontiera fisica e simbolica che amplifica le disparità economiche, sociali e climatiche tra i paesi che vi si affacciano. Tutti temi che

vengono affrontati con un linguaggio chiaro e comprensibile che rende la narrazione scorrevole ed avvincente. Non un libro di storia, dunque, con una sua linea cronologica ben definita ma un affresco dinamico che alterna il passato con l’analisi geopolitica del presente e che aiuta il lettore nella comprensione della complessità storica e politica del Mediterraneo. In sintesi “Mare aperto” è un libro che racconta il mare come spazio da vivere consapevolmente e che, per questo, è particolarmente affine ai temi cari alla Lega Navale. Consigliato, quindi, ai nostri lettori e a quanti vorranno annoverarlo fra le “lecture in pozzetto” che hanno popolato questa rubrica.





MAREVIVO OCEAN ACADEMY

Scopri tutto
sugli Oceani!



moa.marevivo.it

Dona il tuo 5x1000 a Marevivo - **CF 06922630584**





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM

