

LEGA NAVALE

Dal 1897

La rivista di mare

3 - 2026

Ci vuole un fisico bestiale

Ambrogio Beccaria, le sfide di un campione oceanico

Luca Carboni e il suo "mare mare"

Enzo Maiorca e la bellezza delle profondità marine

40 anni di Aree Marine Protette

Inserto speciale sulla campagna "Eliche responsabili"

Il mare sei tu!
Ogni socio è protagonista
nella Lega Navale Italiana



Se ami il mare e gli sport nautici, rinnova il tuo
tesseramento e abbonati a "Lega Navale".
Scrivici a comunicazione@leganavale.it.



www.leganavale.it



sommario

Anno CXXIX - N. 3 - maggio-giugno 2026

2

Punto nave

di Donato Marzano

4

Il ritorno del potere marittimo

di Alessio Patalano

7

Ambrogio Beccaria, una sfida oceanica

di Giulia Fava e Michele Valente

14

Le "barche della legalità"

di Agatino Catania e Daniela Gemelli

18

Occhio al sole in barca!

di Luciano Mavilia

22

Consigli per dormire (sereni) in rada

di Maurizio Anzillotti

24

L'Intelligenza Artificiale sostituirà l'istruttore di vela?

di Leonardo Vecchi

25

Il riscatto di un campione

di Lorenzo D'Ilario

27

Lo Stand Up Paddle (SUP)

di Margherita Mazzeo

28

Enzo Maiorca

di Marco Trecalli



ELICHE RESPONSABILI

Inserito speciale

37

A caccia di mine navali

di Giovanni Battista Piegaja

40

Luca Carboni

Il mare dell'anima

di Patrizio Ruviglioni

42

Le parole del mare

di Martina Fanini

44

Agostino Straulino, innamorato del mare

di Corrado Ricci

48

Dieci anni di " Cantiere della Memoria"

di Redazione "Lega Navale"

51

40 anni di Aree Marine Protette

di Lara Maule

54

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

57

La "barca della legalità" Azzurra: Harmony 52

a cura di "Bolina"

58

La Lega Navale in Liguria

di Rachele Colasante

62

Diario di bordo della LNI

di Rachele Colasante

67

Il mio mare

di Francesca Lollobrigida

68

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 Luglio 2026

Punto nave

di Donato Marzano

Presidente nazionale della Lega Navale Italiana



Il concetto di sicurezza, trattato nei precedenti miei interventi sulla rivista, ha assunto una nuova centralità nel dibattito pubblico. Vorrei quindi condividere con voi alcune, ulteriori, declinazioni di questa parola riferite al mare, aggiornando il quadro sulla situazione geostrategica internazionale e sulla sicurezza della navigazione, per introdurre poi due ulteriori aspetti fondamentali: la tutela della salute e quella degli ambienti marini e lacustri. Gli approfondimenti presenti in questo numero della rivista, sempre più ricca di contenuti e di spunti, consentiranno di entrare nel dettaglio di questi temi.

L'evoluzione, o forse sarebbe più corretto parlare di involuzione, della crisi mediorientale continua a oscillare, in un contesto dai tratti quasi paradossali, tra apparenti aperture e nuove tensioni. Si stanno tuttavia consolidando alcune certezze. La prima è il valore strategico della libertà di navigazione per il traffico mercantile internazionale e, quindi, per l'economia globale, soprattutto nei cosiddetti *choke points*, come lo Stretto di Hormuz. La seconda riguarda la crescente percezione di quali attori stiano riuscendo a gestire il conflitto con maggiore efficacia.

Il controllo dello Stretto di Hormuz è ormai diventato il nodo centrale della crisi tra Stati Uniti e Iran, ben oltre la questione del programma nucleare, indicata inizialmente come causa principale dello scontro. Le difficoltà dell'amministrazione

statunitense nel prevedere le mosse di Teheran nello stretto, nel contenerle attraverso il proprio imponente dispositivo militare e la resilienza dimostrata dall'apparato politico e militare iraniano evidenziano come questa sfida resti tuttora aperta e dagli esiti ancora incerti.

Venendo alla sicurezza della navigazione, tema affrontato anche nel precedente *Punto Nave*, la Lega Navale Italiana è impegnata con iniziative concrete per elevare il livello della sicurezza in mare e nelle acque interne. In questa direzione abbiamo proposto in primis al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche alla Marina Militare, al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e alle principali associazioni che operano nel settore della formazione nautica l'istituzione di un tavolo permanente per migliorare la qualità della formazione teorica e pratica e rafforzare la cultura della sicurezza.

Parallelamente stiamo lanciando la campagna "Eliche responsabili", con l'obiettivo di sensibilizzare tutti coloro che utilizzano imbarcazioni o mezzi dotati di propulsione a elica al rispetto delle fondamentali norme di sicurezza. Penso al mantenimento delle distanze da chi nuota o dai palloni di segnalazione dei subacquei, al rispetto dei limiti di velocità e, più in generale, all'adozione di tutti quei comportamenti che possono prevenire incidenti spesso gravissimi. Inizieremo coinvolgendo innanzitutto i soci della Lega Navale Italiana, per poi estendere progressivamente la campagna ai circoli nautici e a tutti i soggetti con cui collaboriamo.

Ho voluto imprimere personalmente una forte accelerazione su questo tema dopo aver analizzato, insieme allo staff della Presidenza nazionale, i dati diffusi dal MIT, che evidenziano un incremento degli incidenti nel diporto, dalle collisioni agli incagli, fino agli investimenti di nuotatori e subacquei, troppo spesso con conseguenze mortali.



Mercantili bloccati nel passaggio dello Stretto di Hormuz

Di "Eliche responsabili" si parla ampiamente nell'inserito centrale di questo numero, che affronta anche altri temi di grande interesse, come la prevenzione delle patologie legate all'esposizione al sole, espressione di quella che possiamo definire "sicurezza sanitaria", e la tutela dei nostri mari e delle acque interne dall'inquinamento, elemento essenziale della "sicurezza ambientale".



Nel corso degli anni la Lega Navale Italiana ha sostenuto numerose campagne di prevenzione e sensibilizzazione dedicate alla salute: dalla corretta esposizione al sole e agli agenti atmosferici alla prevenzione delle malattie cardiovascolari, fino al sostegno alle associazioni impegnate nella ricerca e nella lotta contro patologie invalidanti come la leucemia, la sclerosi multipla e le malattie rare. Continueremo a farlo attraverso veleggiare solidali, convegni, manifestazioni e ogni altra iniziativa capace di diffondere una cultura della prevenzione.

Infine, desidero soffermarmi sulla sicurezza del mare e delle acque interne, che rappresenta una delle espressioni più autentiche della missione che la Lega Navale Italiana porta avanti da oltre un secolo. Lo facciamo entrando nelle scuole per educare le nuove generazioni al rispetto dell'ambiente marino; lo facciamo nei nostri Centri Nautici e nelle scuole di vela, canoa e canottaggio, insegnando ai più giovani che vivere il mare significa prima di tutto proteggerlo; lo facciamo monitorando lo stato di salute di mari, laghi e fiumi e organizzando attività di pulizia di fondali, specchi acquei e arenili.

Proprio mentre questa rivista va in stampa prende il via la prima missione di "Sentinella Blu", l'ultima entrata nella "flotta della legalità" della Lega Navale Italiana. Il suo compito principale sarà quello di monitorare parametri fondamentali dello stato di salute del mare, come temperatura, salinità e conducibilità delle acque, contribuendo inoltre all'individuazione di fenomeni di inquinamento e alla raccolta di

dati sulle specie protette di flora e fauna. La campagna sarà realizzata grazie all'impegno dei nostri soci, che armeranno l'imbarcazione, e dei ricercatori delle università e dei centri di ricerca con cui collaboriamo.

Di questa importante iniziativa ambientale, che si concluderà a ottobre a Trieste, in occasione della Barcolana, vi parlerò più diffusamente nel prossimo appuntamento su queste pagine.



Entrata nel vivo la stagione dei Centri Nautici della LNI

Nel frattempo auguro a tutti voi una buona estate, da vivere con passione per il mare, responsabilità e, soprattutto, in sicurezza, accompagnati dalla lettura della nostra rivista.



Partita a luglio la prima missione scientifica di "Sentinella blu", il motoveliero della Lega Navale Italiana confiscato agli scafisti

Sestante

Il ritorno del potere marittimo

di Alessio Patalano

Professore di Guerra e Strategia in Asia Orientale
e co-direttore del Centre for Grand Strategy al King's College di Londra

L'attuale accelerazione del ruolo delle forze marittime nella geopolitica internazionale non ha precedenti nel corso degli ultimi tre decenni. Due fattori principali hanno creato le condizioni per questa trasformazione. La prima riguarda la crescita esponenziale dell'innovazione tecnologica in funzioni fondamentali dell'esercizio del potere marittimo. La seconda fa riferimento alla crescita esponenziale della centralità del mare nel mondo contemporaneo.

Sul piano tecnologico, basti pensare che solo negli ultimi due anni gli attacchi di precisione condotti dalle forze ucraine contro capacità e installazioni della marina russa dal Mar Nero al Mar Baltico hanno rivoluzionato il costo operativo per una forza navale superiore di poter provare ad esercitare il controllo in mari ristretti. D'altra parte, le forze degli Houthi e quelle iraniane hanno mostrato come la massa creata da droni a basso costo, in combinazione con l'uso anche non frequente di missili di precisione, può creare scompiglio negli spazi di transito obbligatorio degli stretti internazionali, quali Bab-al-Mandeb e Hormuz. Forme di tecnologia che possono permettere di contestare spazi marittimi politicamente fondamentali alla stabilità internazionale diventano sempre più accessibili dal punto di vista economico e, di riscontro, innalzano il rischio politico e militare per la messa in opera di risposte effettive per eliminare la minaccia.

Sul piano strutturale, tuttavia, al cuore della questione giace la crescita esponenziale della dipendenza dell'economie moderne sulla connettività marittima e su quella digitale, la prima fondata sul trasporto di beni e risorse, la seconda sui network di cavi posati sui fondali marini. Questa semplice manifestazione di dipendenza economica non solo non può essere sostituita in modo significativo, come già mostrato nei casi del trasporto di beni e risorse primarie quali grano e petrolio, uscenti dalle regioni del Mar Nero, e del Golfo. Ma la



stessa è divenuta un punto di vulnerabilità a grande attrattiva per attori ostili, come si è visto nel caso degli incidenti conto infrastrutture critiche sui fondali del Mar Baltico, quelli dello stretto di Taiwan. Questa transizione in cui ciò che si difende si espande, e i mezzi con cui difendere cambiano in modo significativo, presenta le Marine e i governi di oggi con delle scelte difficili. Negli Stati Uniti il presidente Trump ha suggerito che una chiave di volta del futuro siano navi più grandi, più difficili da affrontare, e capaci di proiettare maggiori potenza a più grandi distanze. Nel Regno Unito, la marina sembrerebbe essere giunta alla conclusione opposta, e cioè incrementare la modularità delle unità integrando laddove possibile un numero sempre crescente di battelli autonomi destinati ad operare a fianco di navi per aumentare la capacità della flotta.

La marina italiana al momento sembra posizionarsi al centro di queste due tendenze, e lo può fare poiché l'Italia mantiene uno sforzo costante nella cantieristica e nello sviluppo di sensori e capacità ad alto livello. Tuttavia, indipendentemente da quale tendenza sarà quella più vicina alle realtà del futuro, una cosa è certa. Negli anni a venire, le Marine saranno sempre più sollecitate alla gestione delle relazioni internazionali in aggiunta a funzioni di difesa degli spazi marittimi nazionali. Pertanto sarà ancora più importante di quanto non lo sia già adesso continuare a garantire una consapevolezza nazionale per garantire un supporto politico continuativo ad uno strumento centrale alla politica estera e di difesa di un paese.





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM



Ambrogio Beccaria una sfida oceanica

Il grande navigatore si racconta.

"Il mio primo sponsor? Un socio della Lega Navale di Milano".

"Salvare vite in mare mi ha cambiato".

di Giulia Fava e Michele Valente

Il rumore non è un'interferenza nel collegamento, ma la chiglia basculante dell'Imoca 60 *Allagrande Mapei*. Intervistiamo Ambrogio Beccaria in navigazione, lungo la rotta che da Les Sables d'Olonne lo conduce a Lorient, risalendo verso nord la costa della Bretagna meridionale. Trentaquattro anni, navigatore milanese "fuggito" da un destino "métro, boulot, dodo" (copyright: Pierre Béarn) di una città, Milano, senza mare ma piena di storie d'avventura marinare. Beccaria ha appena scritto una pagina nuova della vela italiana: è il primo italiano a vincere la *Vendée Arctique*, dopo 3.100 miglia di navigazione e il parallelo del Circolo polare artico come boa di ritorno. La *Vendée Arctique* è la prima delle cinque regate di qualificazione alla *Vendée Globe 2028*, la circumnavigazione del mondo in solitario, senza scalo né assistenza, ovvero l'Everest della vela. E vince, Ambrogio, al netto dei problemi tecnici e dello svantaggio sugli avversari, perché "le regate non sono finite finché non si taglia la linea d'arrivo". E il mare, che è un maestro di vita, continua a ricordargli che "siamo davvero piccoli piccoli" e che "ha sempre ragione lui". Eppure, Beccaria, appartiene a quella rara categoria di navigatori che alla grandezza dell'oceano risponde con metodo, coraggio e con un sorriso sempre stampato sul volto. Dai Mini 6.50 alla Class40, fino all'Imoca, il suo percorso è una lezione di ostinazione felice: partire prima di sentirsi pronti, imparare facendo, trasformare i problemi in risorse. "Se aspetti il momento di saper fare le cose, non partirai mai". Parola ad uno dei protagonisti della nuova "onda oceanica italiana".



*Beccaria a bordo dell'Imoca 60 Allagrande Mapei
(foto concessa dall'ufficio stampa Allagrande Mapei Racing).*

MV: All'anagrafe Ambrogio Beccaria, nato a Milano il 1° ottobre 1991. Un nome e un cognome che più lombardi non si può. Qual è il rapporto con la tua città?



Il primo, grande, successo sportivo di Beccaria: la Mini Transat 2019 (foto: Breschi/Mini Transat).

“Milano mi ha aiutato facendomi fuggire e spingendomi a sognare altro! Ci scherzo su, ma mi ha fatto capire soprattutto che non volevo finire a lavorare come le persone che incrociavo in metro andando a scuola. È una città lontana dal mare, ma è sempre stata legata a storie di avventure, dal mare alla montagna. Ci sono stati grandi navigatori milanesi che hanno fatto cose importanti e che ho avuto il piacere di conoscere. Tra questi Giovanni Soldini, che è quello che stimo di più. Quando vedi qualcuno della tua stessa città fare ciò che vorresti fare anche tu, tutto diventa più possibile. L'altra cosa che Milano mi ha dato è stata la possibilità

di entrare in contatto diretto con aziende e sponsor importanti. Anche il mio attuale sponsor, Mapei, è legato a Milano, così come lo era il precedente, Pirelli. Anche questo aspetto mi ha sicuramente aiutato”.

GF: C'è stato un momento nella tua vita in cui hai pensato: “Da grande voglio diventare un navigatore oceanico”?

“Dopo la mia prima Mini Transat nel 2017. Ho scoperto il Mini 6.50, la prima barca oceanica su cui ho navigato, su YouTube. Ho fatto la mia prima Mini Transat cercando in tutti i modi di sviluppare il progetto al meglio, ma non sapevo se mi sarebbe piaciuto, se sarei stato in grado di farlo e, soprattutto, se fossi bravo in questo nuovo ambiente. Finita quella regata mi sono detto che volevo fare questo. Anche perché era andata male, ma sentivo di avere grandi potenzialità. Volevo vincerla e mi sono detto che dovevo provarci in tutti i modi. Ci sono riuscito nel 2019”.

GF: Sei passato dal Mini 6.50 al Class40 e ora sei approdato nella classe Imoca. Quali insegnamenti ti porti dietro da quelle esperienze in questo nuovo progetto?

“Il Mini 6.50 è una classe stupenda perché ti insegna a non tralasciare nulla. Sei obbligato a fare tutto. È proprio questo che mi aveva affascinato: imparare a gestire la barca, a terra e in mare, e a gestire te stesso. È una vera immersione totale, in cui capisci che la barca non è solo stare in mare. In Class40 abbiamo realizzato un progetto abbastanza particolare e coraggioso. Abbiamo sviluppato una nuova barca con un ingegnere molto giovane, che non aveva mai progettato un'imbarcazione di quel tipo. Inoltre, la costruzione è avvenuta in un cantiere italiano: nessuno aveva mai navigato con una barca progettata da un ingegnere italiano e costruita in Italia. È stato un progetto che mi ha dato molta fiducia, proprio perché siamo stati coraggiosi. L'insegnamento più importante è che spesso avere coraggio è il modo migliore per trovare un grande slancio di fiducia”.

La conversazione lascia spazio a un simpatico siparietto in francese con il boat captain, Bastian Oger. Beccaria, mentre parla con noi, mantiene una concentrazione costante su ciò che sta accadendo in navigazione. “Se sentite rumore è la chiglia basculante”, ci dice. E per un attimo ci sentiamo anche noi a bordo con loro.

MV: Provi a spiegare a chi non l'ha mai vissuto che cosa significa navigare in oceano?

“La sensazione che contraddistingue la navigazione in oceano è il carattere del mare. Conosco solo l'Oceano Atlantico ed è decisamente più vigoroso del Mediterraneo, ma anche più prevedibile. Bisogna abituarsi all'onda lunga, perché la prima costa che si incontra è l'America. E poi ci sono tutte le perturbazioni che arrivano dal Nord Atlantico, che ti mandano il loro avviso di presenza. Per questo bisogna sempre rispettare l'oceano: può essere molto potente”.

MV: Hai trionfato nella Vendée Arctique 2026 con una grande rimonta, dopo alcuni problemi tecnici. Cosa hai imparato al di là del successo sportivo?

“Mi porto dietro tantissimi insegnamenti. Era la mia prima regata in solitario su un Imoca. Ho imparato che le regate non sono finite finché non si taglia la linea d'arrivo (ricordate l'iconica citazione dell'allenatore di calcio Boskov?, ndr). Mai avrei pensato di poter recuperare 200 miglia di svantaggio. Tutti i problemi che puoi avere, a un certo punto, possono diventare anche delle risorse. In queste regate la cosa più difficile da gestire è la motivazione, e non è sempre facile trovarla nel modo giusto. Questa volta l'ho trovata proprio nel superare tutti i problemi che ho incontrato”.

GF: Sei un ingegnere e sei sempre stato un grande innovatore, dal progetto del Musa 40 al lavoro fatto in cantiere per spostare i foil. Come avviene questo processo? Come nascono queste idee e quanto le sviluppi in prima persona?

“Tanto viene da me, ma quello che porto sono soprattutto le sensazioni. Quindi più l'esperienza da velista che quella da ingegnere. Ho studiato ingegneria nautica, ma non ho mai lavorato come ingegnere. Sicuramente ho un approccio scientifico in quello che faccio, però poi ho bisogno di confrontarmi con altre persone, che hanno una mano più tecnica e progettuale. Il fatto di sapere parlare la lingua degli ingegneri, comunque, mi aiuta”.

GF: Raccontaci meglio come nasce il progetto dell'Imoca 60 Allagrande Mapei Racing e come gestisci il tuo team di lavoro.

“Nel team siamo quindici persone, e già questo è un bel numero. Nelle mie esperienze passate ero abituato a lavorare con persone molto vicine a me, non solo dal punto di vista professionale, ma anche emotivo. Essere in quindici è diverso. Il progetto *Allagrande Mapei Racing* è nato in collaborazione con un altro navigatore Imoca, Thomas Ruyant. Lui ha una grande base in Francia, ha costruito tre barche nuove e ha un'esperienza enorme nella gestione di un progetto Imoca. All'inizio eravamo quindi coordinati e aiutati dalla sua struttura. Da dicembre 2025 l'idea era diventare totalmente



Allagrande Mapei Racing è il progetto di vela oceanica con cui Beccaria punta al Vendée Globe del 2028 (foto concessa dall'ufficio stampa Allagrande Mapei Racing).

autonomi, dopo un anno di esperienza con lui, ed essere pronti a camminare con le nostre gambe. Lo facciamo ormai da gennaio. Naturalmente questo porta con sé una serie di problematiche manageriali che prima non avevo”.

MV: L'Intelligenza Artificiale può essere un valido alleato nella vela oceanica? L'avete già integrata nel vostro progetto?

“Sicuramente è uno strumento utilissimo per l'analisi dei dati, perché ci fa guadagnare molto tempo. Ogni giorno abbiamo giga di dati da analizzare, provenienti da tutti i sensori. Facciamo regate principalmente in solitario, quindi sarebbe interessante riuscire ad affidare all'AI anche una serie di procedure “burocratiche”, come la raccolta dei Grib (formato digitale standardizzato dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale per l'archiviazione e lo scambio di dati meteorologici numerici, ndr) e dei file meteo online. Al momento, però, non abbiamo sviluppato molto questo aspetto. Ci siamo concentrati sulla barca, su lavori importanti, sul rimetterla in acqua e prepararla per arrivare al Circolo Polare Artico. Per questo l'IA, finora, è rimasta un aspetto secondario”.

GF: L'analisi meteo è fondamentale nelle regate oceaniche, sia per scegliere le vele sia per individuare le rotte migliori. Tu sei considerato molto forte in questo ambito. Come ti sei formato e quali sono gli aspetti principali che prendi in considerazione nelle tue scelte?



*Beccaria festeggia la vittoria alla Vendée Arctique 2026
(foto concessa dall'ufficio stampa Allagrande Mapei Racing).*

“Mi sono formato con quello che è disponibile sull'argomento, che non è tantissimo. Ci sono alcuni libri, tra cui “Meteo e strategia” di Jean-Yves Bernot, che è il più famoso, ma anche manuali di aerodinamica o di volo degli aerei. Il resto è molta curiosità personale e confronto con diversi professionisti del settore, tra cui velai e architetti navali. A loro chiedevo perché, durante una competizione, una determinata barca fosse più veloce o perché una certa vela fosse più performante in determinate condizioni. Ognuno portava la propria esperienza e il proprio punto di vista. È un aspetto che mi piace moltissimo della vela oceanica in solitario: non deleghi nulla. Devi saper regolare le vele in ogni andatura, decidere quali usare e

dosare le energie. Faccio vela oceanica da dieci anni e ogni regata ha costruito un bagaglio di esperienza che continuo a nutrire, perché è una costante evoluzione”.

GF: Come gestisci sonno e cibo nelle regate in solitario? Sei famoso per i tuoi risotti! Se dovessi fare una media delle ore dormite al giorno durante una regata in solitario, quale sarebbe?

“Non riesco mai a calcolarlo! C'è una regola nella vela oceanica, e più in generale nella vela d'altura: quando puoi, mangi e dormi. Sono due cose che non si riescono a fare facilmente, perché entrambe sono influenzate dallo stress. All'inizio fai fatica sia a mangiare sia a dormire, ma più ti stressi e più ti stanchi facilmente. È un circolo vizioso. Io la gestisco così: appena posso, mangio e dormo. Ci sono però fasi in cui non puoi farlo, e possono essere molto lunghe. Bisogna stare attenti che questi periodi non straripino, perché se vai in deficit di sonno poi è difficile recuperare. Alla

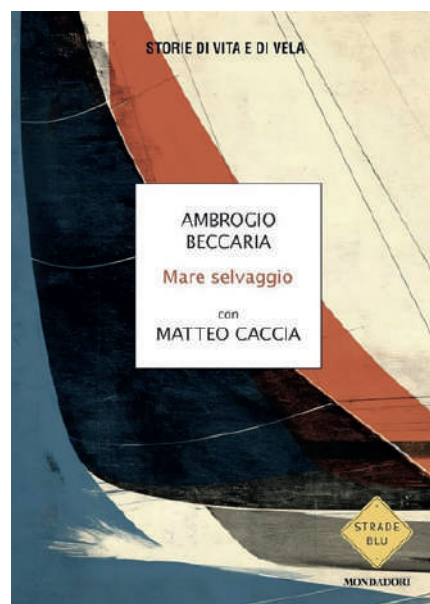


*Il team Allagrande Mapei Racing
(foto concessa dall'ufficio stampa Allagrande Mapei Racing).*

Vendée Arctique ho dormito in media tre o quattro ore al giorno. All'inizio è stato troppo poco, poi verso la fine ho trovato un buon ritmo: ero lucido e avevo abbastanza energia. Sono molto contento anche di come ho gestito il cibo. Avevo tre pasti al giorno da fare, più barrette, frutta secca e altre fonti di energia. In alcune regate mi è capitato di mangiare meno, ma in realtà, anche quando non hai fame, devi forzarti a mangiare. È tutta benzina: se finisce, è difficile recuperare. Per fare un cambio vela su queste barche impieghi trenta minuti di palestra. Se due ore prima ho dimenticato di mangiare, quel cambio vela mi distruggerà”.

MV: Da tempo ti sei stabilito a Lorient, in Francia. Che momento è per la vela italiana e che cosa dovremmo recuperare dal “modello francese”?

“Vivendo da tempo in Francia sono un po’ lontano dal mondo della vela italiana e dai circoli italiani. In realtà non è un ambiente che conosco benissimo, perché non ne ho mai fatto davvero parte fino in fondo. Nelle classi olimpiche abbiamo sicuramente grandi atleti e stiamo andando molto forte, anche in classi in cui non vincevamo da tempo. La squadra Nacra, per esempio, mi sembra una classe in cui gli italiani vanno davvero molto bene. C’è poi il team di Coppa America, che mi sembra personalmente l’unico sbocco per un velista che voglia diventare professionista. Sì, ci sono i Maxi, ma è un percorso più complicato, molto instabile, e non mi sembra un luogo di lavoro facile. Nel modello francese, invece, il fatto che ci siano tante classi di vela oceanica, anche in equipaggio ridotto, aumenta molto le possibilità di vivere di vela professionale al di fuori delle Olimpiadi e della Coppa America. In Francia succede spesso che velisti provenienti dalle classi olimpiche, ma-



La copertina del libro di Beccaria scritto con il giornalista Matteo Caccia.

gari non riusciti a raggiungere la qualificazione per la presenza di atleti più forti, trovino comunque questo sbocco professionale. In Italia, appunto, come opportunità professionale vedo soprattutto il team di Coppa America. È una cosa molto bella, molto grande, ma resta comunque l'unica”.

MV: Hai prestato servizio a bordo della “Life Support”, la nave di ricerca e soccorso SAR gestita da Emergency nel Mediterraneo. Come ti ha cambiato questa esperienza?

“Quello delle migrazioni è un tema che fa paura a tanti. Uno cerca di capirlo,



Beccaria a bordo della Life Support di Emergency.

anche per comprendere la paura di alcune persone. Vorresti vivere in un mondo diverso, non dominato dalla paura, ma da sentimenti più nobili. Mi ha fatto molto piacere partecipare a questa missione di Emergency, perché ho conosciuto le persone che fanno quei salvataggi. Sono persone che, tra l'altro, sono state a lungo attaccate. Quando le conosci, inizi a farti opinioni molto serie, perché capisci che spendono la loro vita per salvare persone in mare. E pensi: per fortuna che ci sono, perché salvano un po' anche la nostra dignità. Mi ha

cambiato da questo punto di vista, facendomi

riflettere su che tipo di marinaio sono e su cosa do agli altri. Ci sono marinai che sono in mare per gli altri, mentre la mia situazione è un po' diversa. Mi ha molto ispirato e mi ha fatto conoscere meglio l'organizzazione di Emergency, che conoscevo solo di fama. È stata un'esperienza molto significativa”.

GF: Che cosa fa Ambrogio Beccaria quando non va in barca?

“Vado in barca! Domani parto per una vacanza con la mia ragazza, naturalmente in barca a vela. A parte questo, mi piace molto pescare sott'acqua. Giocavo a calcio, anche se ormai è da tanti anni che gioco molto poco. E mi piace cucinare”.

GF: Qual è la lezione più importante che il mare continua a insegnarti? E che cosa consiglieresti a un giovane velista che vuole intraprendere il tuo percorso?

“La cosa che continua a insegnarmi è che siamo davvero piccoli piccoli e che il mare ha sempre ragione. Ti rimette in una posizione che ti fa capire che non siamo solo esseri umani, ma animali che fanno parte di questo pianeta. Ci sono tante cose che dobbiamo accettare e a cui dobbiamo adattarci, senza cercare per forza di cambiarle. Ai giovani velisti che vogliono fare vela oceanica suggerisco di costruire un progetto Mini Transat e di avere il coraggio di fare cose che ancora non sanno fare. Se aspetti il momento di saper fare le cose, non partirai mai”.

MV: C'è un rapporto particolare con la Lega Navale?

“Un rapporto esiste, perché la prima volta che ho fatto un evento in pubblico per raccontare che un giorno mi sarebbe piaciuto partecipare alla Mini Transat era alla Lega Navale di Milano, nel 2014. Lì ho trovato il mio primo sponsor, un socio della Lega Navale di Milano, Gaspare Chiarelli, che ha una società di logistica ambientale. Ed era l'unica persona che non conoscessi venuta ad ascoltare il mio intervento nella sede della LNI. Da lì siamo rimasti in contatto ed è stato il mio primo sostenitore”.



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



Le “barche della legalità” protagoniste in Sicilia tra prevenzione della salute e inclusione sociale

Le novità della quarta edizione di “Vela & Salute”

di Agatino Catania e Daniela Gemelli

Delegati regionali LNI Sicilia orientale e occidentale

Con l’approdo al Porto di Augusta si è conclusa la quarta edizione di “Vela&Salute”, la navigazione a staffetta delle 15 “barche della legalità” della Lega Navale Italiana. In un mese sono state percorse oltre 500 miglia lungo le coste siciliane, coinvolgendo 13 porti, studenti, associazioni e cittadini in attività dedicate a legalità, inclusione, prevenzione sanitaria e cultura del mare. La manifestazione ha visto anche la partecipazione di Fondazione Marevivo, impegnata nella promozione della tutela del mare e della sostenibilità ambientale. Grande attenzione è stata riservata agli incontri sulla salute, realizzati con il contributo di importanti realtà sanitarie e associazioni, affrontando temi come la prevenzione cardiovascolare, polmonare e genetica. Tra i momenti più significativi, le testimonianze sul valore terapeutico e inclusivo del mare per le persone con disabilità e fragilità. L’iniziativa ha coinvolto oltre mille giovani, favorendo l’accesso al mare e promuovendo valori di solidarietà, legalità e sostenibilità grazie alla collaborazione tra istituzioni, enti e associazioni. La manifestazione si è conclusa con un convegno ad Augusta e con un’uscita in mare di cinque imbarcazioni della Flotta della Legalità dedicate alle associazioni che si occupano di disabilità e agli studenti del territorio. Di seguito la testimonianza dei due protagonisti dell’impresa, Agatino Catania e Daniela Gemelli.

Come ogni iniziativa che si ripete negli anni, alla chiusura del sipario dell’edizione precedente, dopo pochi giorni si iniziano a mettere in cantiere idee e programmazioni per rendere la nuova edizione più incisiva, ma soprattutto più efficiente in quello che sono da sempre i messaggi ad essa legati ovvero quelli della legalità, della prevenzione sanitaria, della diffusione della cultura ambientale marina ma soprattutto per l’inclusione con l’abbattimento di ogni barriera di accesso al mare di ordine sociale, economico e fisico.

E come sempre accade in mare ecco che si aprono nuovi orizzonti, nuove pianificazioni, consapevoli del fatto che il mare non è soltanto un elemento geografico o una palestra sportiva ma è un potente motore di riscatto sociale, salute, benessere e diffusione di corretti modelli di vita sociale (citizen science).

Le precedenti tre edizioni di “Vela e Salute”, nate e sviluppate con la rete delle sezioni della Lega Navale della Sicilia orientale che hanno messo a disposizione i propri soci volontari e le imbarcazioni della legalità, si sono sviluppate con una navigazione inclusiva lungo la costa orientale della Sicilia e con il concorso dell’ospedale ARNAS Garibaldi di Catania per quanto relativo il tema di sensibilizzazione alla donazione del sangue ed alla prevenzione alla talassemia. La quarta edizione quindi necessitava di una revisione del suo format con una maggiore integrazione e spettro di azione; ed ecco, quindi, che è diventato naturale il coinvolgimento di più strutture periferiche della LNI siciliana, coinvolte in un grande progetto itinerante che ha unito le coste siciliane sotto il segno della solidarietà, della legalità e della prevenzione sanitaria che ha assunto una connotazione multidisciplinare.

Contatti e riunioni in presenza e da remoto (on-line) con tutti gli attori del progetto, primi tra tutti i presidenti delle sezioni coinvolte, i comandanti designati per le imbarcazioni, i partner, le associazioni coinvolte, le Istituzioni e gli Enti, gli sponsor hanno rappresentato un energivoro ma necessario processo per finalizzare il calendario ed i dettagli di navigazione, gli approntamenti, le attività locali e quindi definire impegni ed il budget.





Finalmente ci siamo, tutto (o quasi) è pronto e la navigazione ha inizio il 28 aprile del 2026 dal porto di Catania per concludersi il 28 maggio 2026 nel porto di Augusta e più precisamente nel comprensorio del Comando Marittimo Sicilia (Marisicilia).

Il 28 aprile, con alle spalle l'Etna che vegliava ancora fumante, una sobria cerimonia ed una prima attività ambientale con Marevivo ed inclusiva in mare, "Vela e Salute 2026" ha inizio con le prime tre imbarcazioni della legalità Ionia 97, Caliente e Stubborn.

Il periplo che avevamo sin qui progettato non era una gara né una parata, era una promessa; promettevamo inclusione in ogni sosta, educazione ambientale ed alla prevenzione sanitaria ed il racconto di uomini e donne immolatisi per il valore della legalità; e così (cominciò) ha avuto inizio il nostro viaggio: senza fretta, con mani pronte ad accogliere e con il mare che, ad ogni virata, ci insegnava quanto fosse lunga la lista degli obiettivi posti e quanto grande la possibilità di raggiungerli insieme.

Il mare, tranne in una breve navigazione, è stato clemente e complice per la buona riuscita della missione e ci regalò condizioni di vento e mare gradevole non tanto per noi ma soprattutto per i nostri "ospiti" in navigazione.

Ogni porto toccato rappresentò una festa, fummo accolti da decine e decine di giovani studenti, soggetti che vivono fragilità ma anche cittadini curiosi che hanno visitato gli stand di Marevivo approntati all'uopo ma anche quelli delle associazioni che ci hanno accompagnato nella progettualità.

Grazie alla prestigiosa presenza di professionisti di rilievo delle aziende ospedaliere, le sedi nautiche della Lega Navale si sono trasformate in presidi di salute con trattazioni di prevenzioni con incontri su patologie quali la talassemia e la sensibilizzazione sulla fibromialgia, spot informativi dedicati all'importanza della donazione di sangue (in sinergia con le associazioni talassemici) e degli organi; alla cultura della vaccinazione su papilloma virus, alla prevenzione andrologica già in età

giovane e laboratori pratici volti a "vincere la paura di soccorrere" dedicati a oltre centinaia di studenti degli istituti nautici e dei poli scolastici del territorio.

In ogni tappa raggiunta dagli equipaggi delle imbarcazioni della legalità, le nostre Sezioni LNI hanno saputo tradurre in azioni sul campo le tre grandi anime dell'iniziativa: la legalità, la prevenzione sanitaria e l'abbattimento delle barriere.



L'impegno non si è fermato alla prevenzione teorica. Attraverso intense giornate di velaterapia, persone con disabilità fisiche e psichiche hanno preso il timone, sperimentando l'autonomia e i benefici psicofisici che solo lo sport della vela sa regalare. Al loro fianco, la partnership strategica con gli esperti di Marevivo ha permesso di coinvolgere gli intervenuti in laboratori di ecologia marina, ricordandoci che la tutela dell'ambiente costiero è il primo passo per la tutela della salute umana.

Il calendario correva frenetico e porto dopo porto ed evento dopo evento, dopo aver toccato Riposto, Milazzo, Capo D'Orlando, Palermo, Castellammare, Trapani, Mazara, Sciacca, Pozzallo, Marzamemi e Siracusa, si atterrò ad Augusta dove la Marina Militare ci accolse con grande ospitalità e con le gratificanti parole di apprezzamento che il Comandante Marittimo Sicilia, Amm. di Divisione Lorenzano Di Renzo, durante la cerimonia finale presso la sala Fioravanzo della Quarta Divisione Navale, ha voluto riservare alle donne ed uomini soci della Lega Navale Italiana in Sicilia per l'impegno profuso in questa missione socio-solidale. Apprezzamenti che sono giunti anche da altre Istituzioni ed Enti presenti alla cerimonia finale a cui ha partecipato anche il Presidente Nazionale di Lega Navale Italiana Amm. Donato Marzano la cui presenza ha testimoniato la vicinanza e la stima della Lega Navale tutta.

Vela & Salute 2026 ha registrato un bilancio straordinario, mediaticamente evidenziato dalla stampa, in termini di partecipazione e impatto sul territorio; poco più di 1100 sono stati i giovani fragili, gli studenti ed i pazienti che hanno con noi navigato, 10 gli eventi locali coordinati dal partner Marevivo e 11 gli incontri di prevenzioni promossi nei territori grazie alle cooperazioni con i medici che ci hanno accompagnato nel lungo viaggio. Gli obiettivi di programma hanno in ultimo consentito di acquisire una sensibilizzazione sull'importanza della prevenzione sanitaria multidisciplinare e della donazione del sangue; la consapevolezza e percezione della legalità, tramite il forte messaggio legato al riutilizzo di beni confiscati alla malavita a favore della collettività e del mondo della solidarietà; l'accessibilità, evidenziando come la navigazione a vela sia uno strumento per abbattimento di ogni barriera e quindi di riabilitazione, socializzazione e benessere psicofisico per tutti; il confronto costruttivo tra esperti medici, associazioni di volontariato e la cittadinanza; il miglioramento della cultura nautica ed ambientale.

Le Sezioni LNI della Sicilia hanno confermato così il proprio ruolo di sentinelle del mare e di nodi cruciali per il welfare locale, dimostrando che navigare insieme, per il bene comune, è la rotta più bella che si possa tracciare e che si auspica possa consentire sempre, a chi vive una fragilità, di raggiungere un nuovo orizzonte.

Si chiude il sipario su questa quarta edizione di Vela e Salute ed è già tempo di pensare alla quinta edizione.

Buon vento a noi.



Occhio al sole in barca!

La prevenzione dermatologica per un'estate in sicurezza

di Luciano Mavilia

Medico chirurgo specialista in dermatologia

Navigare in barca a vela è sicuramente un'esperienza molto appagante: essere a stretto contatto con la natura, con gli elementi, accompagnati dal sole nel silenzio più totale che si alterna allo schioccare del vento sulle vele e allo sciabordio delle onde del mare sulla prua e sulle murate dello scafo, unita a quella sana soddisfazione di essere lì a governare la barca, a farla scivolare sull'acqua, una distesa di blu che sconfina tra il mare e il cielo, un benessere che appaga la vista e il nostro sistema nervoso e ci regala momenti di relax per liberarci la mente dallo stress quotidiano dei ritmi frenetici della vita.

Ma, torniamo un attimo indietro: non ci sarà, in questa visione idilliaca, una parte del nostro corpo è poi quella che si trova più a stretto contatto col mondo esterno e che potrebbe godere un po' meno delle altre durante la nostra permanenza all'aria aperta?

Una parte del nostro corpo, grande circa due metri quadrati che potrebbe, sicuramente all'inizio, trarre sì dei vantaggi dalla nostra passione ma poi, se non opportunamente protetta, manifestare il suo disappunto, in maniera immediata o con effetto cumulativo nel tempo alla nostra reiterazione di taluni errati comportamenti?

Beh, sì, avrete capito sicuramente che da dermatologo io stia parlando della nostra pelle!





È cosa nota che stare sotto al sole è la nostra ricarica naturale di vitamina D, essenziale sia per i bambini che per gli adulti, per una crescita armonica, ossa forti e un sistema immunitario efficiente. Un po' meno noto è che basterebbe una ventina di minuti di esposizione solare, peraltro anche limitatamente a viso ed arti, per avere una carica di vitamina D sufficiente per l'intera giornata. Dovrebbe essere invece noto ma viene sovente sottovalutato, il rischio che l'eccesso di sole sulla pelle possa determinare non gradite scottature solari, macchie e rughe, o cosa più grave, l'insorgenza di tumori della pelle.

Possiamo, quindi raccogliere solo i vantaggi dalla nostra passione di navigare tenendo a debita distanza questi fastidiosi e pericolosi svantaggi? La risposta, ovviamente, è sì!

Iniziamo col conoscere il nostro fototipo, la classificazione che noi dermatologi utilizziamo in base a come la pelle di ognuno di noi reagisce ai raggi solari: chi è rosso di capelli e lentiginoso è fototipo I, i biondi con gli occhi azzurri sono fototipo II, i mori europei fototipo III, i mori mediterranei fototipo IV, i sudamericani e i magrebini sono invece di fototipo V ed infine i neri africani fototipo VI. I fototipi bassi hanno per loro natura, minore protezione dal sole anche se, per loro origine genetica, sono fototipi nordici dove il sole in estate dura molte più ore ma "picchia" meno, per cui, ad esempio, veleggiando in mediterraneo, questi fototipi devono sicuramente proteggersi di più. E ancor di più se circumnavigano il globo passando per gli atolli tropicali o zigzagando su e giù per l'equatore. Ma anche gli altri fototipi devono proteggersi!

A parte un vestiario adeguato che ci mantenga freschi lasciando poche aree cutanee esposte alla luce del sole e che comprenda anche un cappello e gli occhiali da sole, poiché oltretutto, in mare, i raggi vengono anche amplificati, e non poco, dalla riflessione della superficie dell'acqua, è importante prendere l'abitudine di evitare o limitare le ore centrali del giorno, utilizzare un'adeguata protezione solare e applicarla nella quantità corretta ripetendo le applicazioni nel tempo,

ricordarsi di proteggere parti cutanee spesso tralasciate, come le orecchie, ad esempio, e le labbra, di fatto sempre esposte al sole.

Occhio anche perché le fresche brezze che ci accarezzano la pelle mentre siamo lì a regolare le vele o a cercare un angolo di bolina che ci permetta di avere anche mezzo nodo in più di velocità ci farà avvertire meno la sensazione che la quantità di sole che arriva sulla nostra pelle sta andando oltre regalandoci, poi a fine giornata, una fastidiosissima scottatura.

E come scegliere la protezione giusta? Indubbiamente il consiglio è di non scendere mai sotto il fattore di protezione 30, anche se si è un po' più scuri o già abbronzati, di proteggersi bene anche se il sole è velato o il cielo è nettamente nuvoloso in quanto le radiazioni solari passano ugualmente, di preferire gli schermi fisici sulla pelle dei nostri bambini, che, lasciano vedere una leggera patina biancastra ma, a dire il vero, proteggono meglio e ci permettono di avere un metro chiaro su quando doverla riapplicare. Si perché poi sudorazione, schizzi d'acqua o l'utilizzo di asciugamani sulla pelle fanno diminuire il potere difensivo della crema solare, per cui, almeno ogni ora, andrebbe riapplicata, anche utilizzando quei prodotti che riportano la dicitura "resistente all'acqua".

E i capelli risentono delle radiazioni solari? La risposta è sicuramente sì! Giocando un po' con le parole: non solo del sole ma anche del sale. Come la pelle anche i capelli d'estate sotto al sole si disidratano e possono indebolirsi ed è questa una delle cause più frequenti della caduta stagionale che si verifica ad inizio autunno e le castagne, vi assicuro, non c'entrano niente. Oltre a dei prodotti specifici che aiutano a mantenere sani i nostri capelli e che contengono dei filtri solari, bere molta acqua e mangiare tanta frutta fresca di stagione ricchissima in sali minerali e vitamine sono un giusto salvadanaio di emergenza per quando ne avremo un po' meno, spesso ad inizio autunno, in coincidenza anche con la fine delle ferie, la ripresa dell'attività lavorativa e, ahimè, anche il rimessaggio delle nostre amate barche.

E quindi, salpiamo l'ancora, molliamo gli ormeggi e godiamoci in tutta sicurezza il nostro amato sport!

**Quando un'iniziativa di prevenzione ti salva la vita:
la lettera di un dipendente civile della Marina all'ammiraglio Donato Marzano,
nel 2016 Comandante Logistico della Marina Militare a Napoli**

Gentile Ammiraglio, mi chiamo L.D.B. ed ero un Dipendente Civile della Difesa, oggi in quiescenza, prestando servizio, sin dalla data della sua istituzione, presso il Comando Logistico della Marina Militare di Napoli. Quando Lei era il titolare del Comando nel 2016 organizzò uno screening dermatologico per tutti i Dipendenti Civili e Militari. Ebbene a seguito di quella visita dermatologica fui invitato presso i laboratori dell'Università per approfondire gli esami che non si rilevarono "buoni", difatti mi fu diagnosticato un melanoma che cominciava ad infiltrarsi nel tessuto che, prontamente asportato e, se non preso in tempo, poteva creare a lungo andare problemi ben più gravi. Ormai sono passati tanti anni e anche se mi sottopongo a "decreascenti" controlli visivi presso lo stesso Policlinico, posso dire che sono fuori pericolo. Pertanto sento il dovere di ringraziarLa per la Sua perspicacia a predisporre lo screening.

Gentile sign. L.D.B., Non ha idea di quanto mi faccia piacere avere avuto sue informazioni che testimoniano ancora una volta l'importanza della prevenzione. Anche in Lega Navale Italiana ho portato avanti iniziative simili per la prevenzione da melanomi, malattie cardiache e della vista, tutte patologie legate al mare. Sono molto contento che ne sia venuto fuori.

Mi tenga aggiornato e buona vita,

Donato Marzano

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** €

Consigli per dormire (sereni) in rada

Le buone prassi da seguire per un ancoraggio corretto

di Maurizio Anzillotti

Giornalista e Direttore di SoloVelaNet

Dormire in rada è una delle cose più belle che si possono fare in barca. La notte in rada è quasi un'esclusiva delle barche a vela, perché le barche a motore, non avendo chiglia, rollano anche con poco mare e fanno sì che dormire non sia facile.

Come in tutte le cose belle, anche nella notte in rada ci sono cose positive e cose negative. Le cose positive sono la bellezza della notte passata sotto le stelle, il silenzio, la possibilità di svegliarsi la mattina e tuffarsi in acqua immediatamente. Quello che c'è di non positivo è che la notte in rada richiede maggiore attenzione di una notte in porto. Se quando entro in porto ho il gommone del marina che mi aiuta, persone a terra che mi prendono le cime, in rada sono solo, devo decidere io e prendere io le mie responsabilità. Vediamo quindi qualche consiglio per passare una buona notte in rada.

Il primo consiglio è un ancoraggio fatto con cervello, seguendo queste linee guida:

a) Cerchiamo di scegliere una rada che sia coperta dal vento che spira quando arriviamo, se si tratta di termica, e che sia coperta anche dal suo opposto, perché durante la notte il vento girerà di 180°.

b) In rada mettiamoci lontani dai catamarani. Il catamarano offre una superficie maggiore al vento e ha una chiglia molto più piccola di un monoscafo, quindi, quando cambia il vento, questo girerà più veloce di noi e, se ci veniamo a trovare nel suo cerchio di rotazione sopravento, ci verrà addosso.

c) Diamo ancora facendo attenzione a non far posare il ferro sulla posidonia, dobbiamo centrare la sabbia. Per farlo è bene arrivare quando è ancora giorno e aiutarci con una persona a prua.



d) Se il vento è molto debole e non sono previsti rinforzi, diamo tre volte il fondale. Quindi, se il fondale è 5 metri, diamo 15 metri di catena. Se la rada è poco affollata, non abbiate paura di dare più catena. Se invece c'è vento e c'è pericolo di rinforzi, diamo cinque volte il fondale e, se abbiamo spazio, anche di più. La quantità di catena che mettiamo in acqua è fondamentale per dormire tranquilli.



e) Una volta data la catena, se c'è vento, aspettiamo che questo la stenda facendoci arretrare. Una volta che la catena è stesa, diamo retromarcia: 1500 giri motore possono essere sufficienti, con 2000 giri motore in retromarcia avremo simulato il tiro di un vento molto forte. Se l'ancora non si muove, abbiamo fatto un buon ancoraggio e possiamo andare a dormire tranquilli. Un'ultima cosa è mettere uno stropo alla catena e dargli volta a una galloccia di prua, ancora meglio se usiamo due stroppi o una cima molto lunga che metteremo alla galloccia di sinistra e di dritta dopo averla fatta passare per una maglia della catena a proravia del musone di prua. Questo serve a far sì che non lavori il verricello elettrico, ma che gli strappi della catena si scarichino sulla o sulle galloccie.

Un buon ancoraggio è un ottimo punto di partenza ma non è sufficiente. Sarebbe bene prendere l'abitudine, prima di andare a dormire, di organizzare la barca come se si dovesse partire da lì a pochi minuti. La cosa non servirà mai, ma la notte in cui il vento dovesse rinforzare improvvisamente e noi dovessimo fuggire, saremo già pronti. Quindi, la sera si leva il motore fuoribordo dal tender e lo si assicura a bordo. In questo modo si evita anche il pericolo di furti. Il tender lo si ala e lo si issa sul ponte in modo da poter lasciare i passauomo di prua aperti e dare modo a chi dorme nelle cabine di prua di farlo comodamente. Poi, nel momento in cui si dovrà partire, in due minuti lo si assicurerà il tender al ponte.

Così organizzati, la notte non avremo nulla da temere e potremo dormire sonni tranquilli. Non fare queste cose può essere un errore che ci troveremo a pagare con un carico di ansia elevato.

Burrasche e vento forte in rada: su YouTube il video del primo "Incontri di Vela" LNI-SVN a Genova

Il video del primo evento "Incontri di Vela", realizzato da SVN Solovelanet insieme alla Lega Navale Italiana, è sul canale YouTube di SVN. Registrato sabato 20 settembre 2025 al Salone Nautico di Genova, l'incontro ha affrontato il tema dei fenomeni meteorologici eccezionali in rada e di come affrontarli, per offrire consigli concreti a chi naviga. Condotta dal direttore di SVN Maurizio Anzillotti, il dibattito ha visto protagonisti il meteorologo Paolo Sottocorona, il navigatore oceanico Andrea Mura, il velista oceanico Alessandro Tosetti e l'ammiraglio Luciano Magnanelli, vicepresidente della Lega Navale Italiana.

L'Intelligenza Artificiale sostituirà l'istruttore di vela?

No, e vi spieghiamo perché

di **Leonardo Vecchi**

Insegnante, istruttore di vela e presidente LNI Piacenza-Parma

A bordo delle barche da regata di ultima generazione non salgono più solo tattico, timoniere e trimmers. Sale anche un'intelligenza che non si stanca, non ha paura e non sbaglia i calcoli. Nelle ultime edizioni della Coppa America, i team hanno integrato sistemi di IA capaci di elaborare in tempo reale migliaia di variabili — angolo del vento, pressione delle vele, velocità di deriva, condizione del mare — restituendo al team di bordo previsioni tattiche e assetti ottimali che nessun cervello umano potrebbe produrre con quella velocità. L'IA non veleggia: ottimizza. Ed è già sul podio.



L'IA eccelle nell'analisi di dati strutturati, nella ripetizione precisa di procedure, nel confronto tra scenari multipli. È infallibile dove infallibile è sinonimo di veloce e misurabile. Ma appena il mare smette di comportarsi come previsto — e lo fa sempre — entra in gioco qualcosa che nessun algoritmo possiede: l'intuizione maturata nell'errore, la memoria muscolare, la lettura dell'umore dell'equipaggio. L'IA non sente la barca vibrare. Non percepisce quella tensione sottile che precede una raffica.

Anche nell'ambito dell'istruzione, dove per istruzione si intende la trasmissione di nozioni, l'IA può giocare un ruolo forte, proprio perché all'istruttore che si limita alla ripetitiva rappresentazione di se stesso, resta ben poco. Flussimetri sulle vele, sensori di deriva, tridata, stazione vento, un'interfaccia visuale e vocale in grado di spiegare in tempo reale perché la barca è in stallo — questo sistema esiste già, o quasi. Un prototipo su cui sto lavorando potrebbe presto, attraverso un semplice smartphone, affiancare l'allievo a bordo, segnalare errori, dare indicazioni precise sui 4 gesti fondamentali della vela (orza-poggia, cazza-lasca), rispondere alle sue domande, correggere l'assetto, registrare ogni errore. L'istruttore-encyclopédie, quello che racconta quel poco o tanto che sa o crede di sapere, è già obsoleto. Non perché l'IA sia meglio di lui, ma perché la trasmissione di nozioni non è mai stata vero insegnamento.

Spostandoci in ambito educativo, invece, l'algoritmo perde. Qui il discorso si capovolge. Perché il vero insegnamento della vela — come di ogni disciplina che abita il confine tra tecnica e carattere — è maieutica. È tirar fuori ciò che c'è, non versare dentro ciò che manca. È quanto ho cercato di dimostrare nel mio Manuale di vela nell'era dell'IA — dalla patente nautica alla navigazione consapevole (ed. Kdp Amazon), dove il nuovo metodo educativo per comandanti moderni non nasce dalla sostituzione dell'istruttore con un algoritmo, ma dal riconoscimento di ciò che solo un essere umano può fare: leggere l'allievo come il marinaio legge il cielo. Il ragazzo impulsivo che stramba senza guardare, il timido che non osa poggiare, chi cerca nella barca una libertà che la vita a terra non concede — ognuno richiede una domanda diversa, non una risposta uguale per tutti. L'IA risponde. L'educatore ascolta, osserva, riconosce i diversi profili di apprendimento, prima di rispondere. È una differenza abissale.

Chi comanda, allora? L'IA è salita a bordo per restarci. Ma navigare non è solo regolare una randa: è stare in equilibrio in un mondo che si muove, sentire, emozionarsi. Questo si trasmette da una persona all'altra, non si scarica da un server. L'IA ottimizza. L'educatore fa crescere. Non è la stessa cosa.

Il riscatto di un campione

Intervista a Giacomo Perini, canottiere paralimpico bronzo ai Giochi di Parigi 2024

di Lorenzo D'Ilario

Giornalista

Il 1° settembre 2024 ha vinto il bronzo nel canottaggio ai Giochi Paralimpici di Parigi 2024, arrivando terzo nella finale del singolo PR1, ma la medaglia le è stata inizialmente revocata. Cosa è successo?

“Dopo una partenza rapidissima avevo disputato gran parte della gara al comando, vedendo sfumare le prime due posizioni soltanto in prossimità del traguardo. Ero felicissimo per aver conquistato la medaglia di bronzo ma, appena mi sono avvicinato al pontile, ho saputo che il quarto classificato, l'australiano Erik Horrie, aveva presentato reclamo. Subito dopo sono stato raggiunto dai giudici di gara, che mi hanno chiesto se avessi nascosto il mio cellulare all'interno della mia imbarcazione. All'inizio non ricordavo proprio dove lo avessi messo ma, nel corso di un'ispezione ufficiale, è uscito fuori che era rimasto in fondo alla mia borsa personale in cui tenevo anche la borraccia e l'asciugamano”.

Dopo l'esclusione dalla classifica ci è voluto più di un anno per avere giustizia. Come è riuscito a dimostrare la sua innocenza?

“In un primo momento mi hanno squalificato perché sostenevano che avessi utilizzato il cellulare e che, in ogni caso, la norma prevedesse che non si potessero portare in barca attrezzature elettroniche con cui trasmettere e ricevere informazioni a prescindere dal loro effettivo utilizzo. Attraverso un'indagine tecnica e una perizia informatica abbiamo dimostrato che il mio smartphone fosse rimasto inutilizzato per tutta la durata della gara e che non risultasse attiva alcuna forma di comunicazione. Il 27 ottobre 2025 il nostro ricorso è stato accolto dal Tas di Losanna, che ha chiarito che il mero possesso del cellulare non fosse proibito e che l'interpretazione estensiva del regolamento da parte della Federazione internazionale di canottaggio non fosse corretta”.



Che emozione ha provato quando il 21 aprile 2026, nel corso di una cerimonia solenne al Salone d'Onore del CONI alla presenza del Presidente del Comitato Italiano Paralimpico, Marco Giunio De Sanctis, le è stata riconsegnata la medaglia paralimpica?

“Appena il mio avvocato mi ha comunicato l'esito del ricorso ho avvertito una sensazione di liberazione mai provata prima. Dopo un anno abbondante l'emozione di tenere la medaglia tra le mani è stata enorme perché ci avevo sperato fino all'ultimo. Ho sempre saputo di essere



nel giusto e che si trattasse soltanto di una svista formale che non aveva minimamente inciso sulla mia prestazione atletica. Spero che questo bronzo possa rappresentare non solo una vittoria personale ma anche uno stimolo per investire e supportare sempre di più il canottaggio paralimpico, che non vinceva una medaglia alle Paralimpiadi dall'edizione di Pechino 2008".

A proposito, qual è lo stato di salute del canottaggio paralimpico?

"La squadra si sta allargando e ha tanta voglia di vincere ancora e tornare sul podio. Il nostro movimento sta coinvolgendo ragazze e ragazzi sempre più giovani che, proprio come me, hanno voglia di mettersi in gioco e migliorarsi in vista delle Paralimpiadi di Los Angeles 2028. Più siamo e più aumentano le probabilità di qualificare imbarcazioni italiane nelle varie categorie. Il prossimo anno a Losanna si svolgeranno i Mondiali, nei quali verranno assegnati i pass paralimpici, e lavoriamo duramente per farci trovare pronti. Ma, in realtà, i nostri sacrifici hanno un significato molto più ampio".

Cioè?

"Grazie al contatto con l'acqua riusciamo ad esprimerci senza pensare alla nostra disabilità, che in un certo senso si azzera. Lo sport abbatte i nostri limiti e ci rende davvero liberi. Inoltre, la grande forza del canottaggio paralimpico risiede nella condivisione. Le nostre imbarcazioni multiple sono progettate per essere miste, ovvero con un equipaggio composto metà da donne e metà da uomini sia nel doppio PR2 che nel quattro con PR3. Di conseguenza, si crea inevitabilmente una forte sinergia tra le varie disabilità e a livello di equipaggio".

Il 4 febbraio 2026 è stato arruolato nella Guardia di Finanza, diventando il primo canottiere pararowing di sempre ad entrare in un gruppo sportivo militare. Quali nuove opportunità si sono presentate al suo cospetto?

"Negli ultimi anni lo sport è entrato nella Costituzione italiana e il reclutamento di atleti paralimpici nei gruppi sportivi militari e nei corpi civili dello Stato è diventato una realtà consolidata. Grazie alle Fiamme Gialle sono riuscito a trasformare la mia passione in un lavoro e pos-

so allenarmi in un centro sportivo di eccellenza come quello di Sabaudia. Essere stipendiato per fare l'atleta è una bella responsabilità ma anche un segno di inclusione molto importante. In questo modo anche le sportive e gli sportivi con disabilità possono ottenere una stabilità economica e un supporto medico adeguato".

Oltre agli impegni sportivo sul campo di regata, per il secondo quadriennio consecutivo è stato riconfermato nel ruolo di rappresentante degli atleti del CIP Lazio. Cosa la spinge a mettersi in gioco anche dal punto di vista dirigenziale?

"Il CIP Lazio mi consente di promuovere non solo il pararowing ma tutte le discipline paralimpiche sul territorio. Cerchiamo di spiegare agli studenti, ai docenti e alle famiglie che la disabilità non è un limite ma un'opportunità. Sia in estate che in inverno, al Centro di Preparazione Paralimpica Tre Fontane organizziamo tanti campus di avviamento allo sport paralimpico per favorire una percezione diversa della disabilità nelle nuove generazioni e ampliare sempre di più il nostro movimento. Inoltre stipuliamo accordi e convenzioni con l'Inail perché, dopo un grave infortunio sul lavoro, lo sport è lo strumento migliore per una corretta riabilitazione e per riprendere in mano la propria vita".

Quali sono i suoi progetti per il futuro?

"Dopo tanta fatica per riavere il mio bronzo paralimpico, tra due anni a Los Angeles vorrei fare ancora meglio. Al momento, tra una doppia seduta e l'altra, sono in raduno a Corgeno di Vergiate, in Lombardia, per preparare gli Europei, che si terranno in estate sul lago di Varese dal 31 luglio al 2 agosto".



Lo Stand Up Paddle (SUP)

ovvero un altro modo di vivere il mare

di Margherita Mazzeo

Atleta e socia LNI Ostia

La mia pagaia ha un gancio pensato per appendere i sacchetti per la raccolta dei rifiuti in mare. La pratica del SUP nasce con questo valore, l'amore per il meraviglioso ambiente che ci accoglie. E il rispetto che gli dobbiamo. Il SUP, acronimo di Stand Up Paddle, è uno sport acquatico che unisce l'eleganza del surf all'energia della canoa, permettendo di navigare in piedi su una tavola larga e stabile con l'ausilio di una pagaia. Le origini del SUP risalgono ad antiche tradizioni polinesiane e hawaiane, osservate e documentate da James Cook che, nel 1778, si imbatté in nativi di questi arcipelaghi del Pacifico, che pagaivano in piedi su tavole costruite per la pesca e per lo spostamento tra le isole. Questa pratica nasce così... per unire pesca, trasporto e surf ancestrale.

Un risvolto curioso lo troviamo poi negli anni '40-'50 in quel di Waikiki, dove i "Beach Boys" si divertivano a usare longboard e pagaie per inseguire le onde in modo nuovo, insegnare agli allievi e scattare foto suggestive.

Ma bisogna attendere le idee di Laird Hamilton e Dave Kalama negli anni '70 per un rilancio del SUP come alternativa al surf tradizionale.

Le competizioni agonistiche nascono negli Stati Uniti nel 2003 e dal 2008 il SUP entra nei circuiti internazionali ufficiali. Dal 2010 le prime tappe nazionali in Italia.

È la FISSW (Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard) l'ente ufficiale riconosciuto dal CONI per la gestione di campionati e competizioni sportive riguardanti la disciplina del SUP.

Con le gare ci si può mettere alla prova scegliendo diverse discipline. Le competizioni più diffuse rientrano nel SUP RACE che si pratica su acque calme o miste, con tavole lunghe e strette e che include: Sprint (200-400 m con boe e transizioni a terra); Technical/Beach Race (fino a 6 km con ostacoli); Distance (8-20 km); Long Distance/Maratona (oltre 20 km).

Il SUP SURF invece, si pratica con tavole più corte e abbraccia competizioni su onde, simili al SURF tradizionale. Gli atleti vengono valutati per manovre, stile e difficoltà.

Ma il SUP è anche sentirsi liberi di vivere il mare con una pagaia lenta e col desiderio di scoprire nuove e affascinanti calette nascoste, il SUP è allenante e versatile, il SUP è praticare lo yoga su una base alternativa, il SUP è beneficio per corpo e mente, il SUP è perdersi nel blu e affidare al mare i propri pensieri, il SUP è respirare aria salmastra baciati dal sole, il SUP è tornare a terra pieni di bellezza e stanchezza rigenerante.

Personalmente faccio parte di un piccolo ciurma di "Supparoli" che si allena la domenica mattina alla Lega Navale di Ostia. Questo gruppo nasce a ottobre 2025 con il sostegno della presidente della sezione Carola De Fazio che ha creduto in questo progetto.

Capitanati dal coach Marco Guida Di Ronza, tecnico FISSW e vicecampione europeo di Windsurf, facciamo passeggiate e affiniamo la tecnica, con l'obiettivo di crescere, coinvolgere i giovani, diventare competitivi ed essere da esempio per le altre sezioni. Tutto questo sognando performance all'altezza della partecipazione a stimolanti competizioni.

Chissà, magari un giorno ci riusciremo... dopotutto siamo la Lega Navale, no?



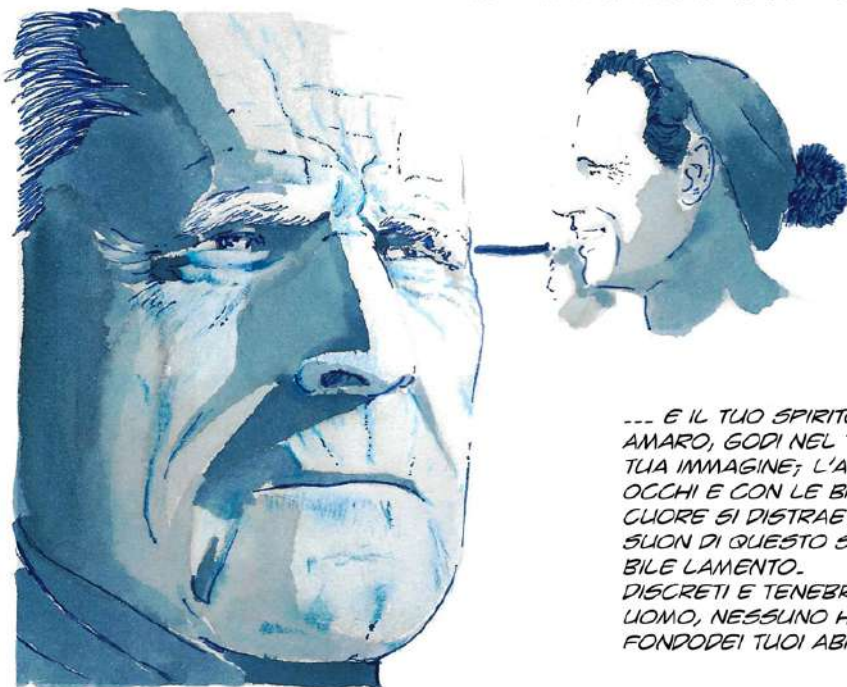
Enzo Maiorca

La bellezza delle profondità marine

di Marco Trecalli

Disegnatore

*"L'UOMO LIBERO, AMERAI SEMPRE IL MARE!
IL MARE E' IL TUO SPECCHIO: TU CONTEMPLI L'ANIMA TUA
NELL'INFINITO MUOVERSI DELL'ONDA..."*



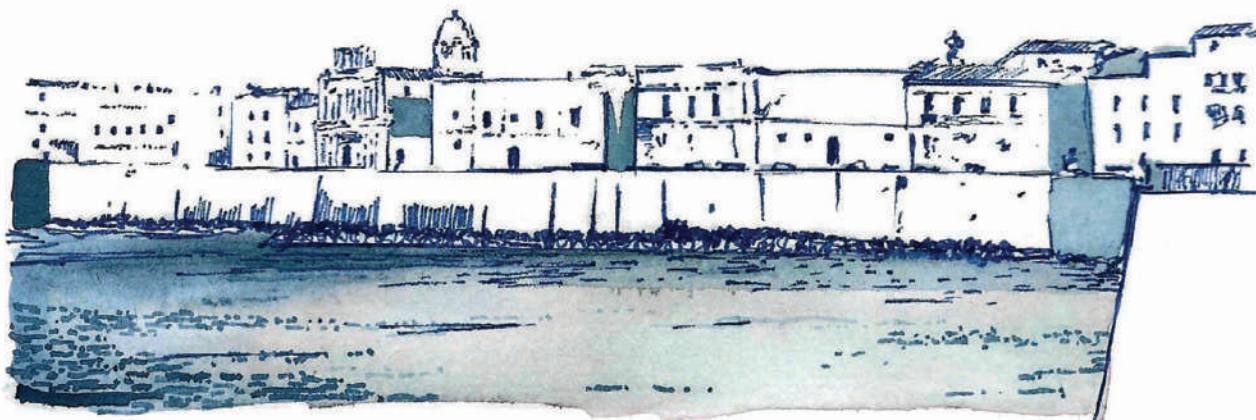
*... E IL TUO SPIRITO NON E' ABISSO MENO
AMARO, GODI NEL TUFFARTI IN SENO ALLA
TUA IMMAGINE; L'ABBRACCI CON GLI
OCCHI E CON LE BRACCIA, E A VOLTE IL
CUORE SI DISTRAE DAL SUO BATTITO AL
SUON DI QUESTO SELVAGGIO ED INDOMA-
BILE LAMENTO.
DISCRETI E TENEBROSI AMBEDUE SIETE:
UOMO, NESSUNO HA MAI SONDATO IL
FONDODEI TUOI ABISSI; ...*



*... NESSUNO HA CONOSCIUTO, MARE, LE TUE PIU' INTIME RICCHEZZE, TANTO GELOSI SIETE D'OGNI
VOSTRO SEGRETO. MA DA SECOLI INFINITI SENZA RIMORSO NE' PIETA' LOTTATE FRA VOI, TALMENTE
GRANDE E' IL VOSTRO AMORE PER LA STRAGE E LA MORTE, O LOTTATORI ETERNI, O IMPLACABILI
FRATELLI!!*^{17*}

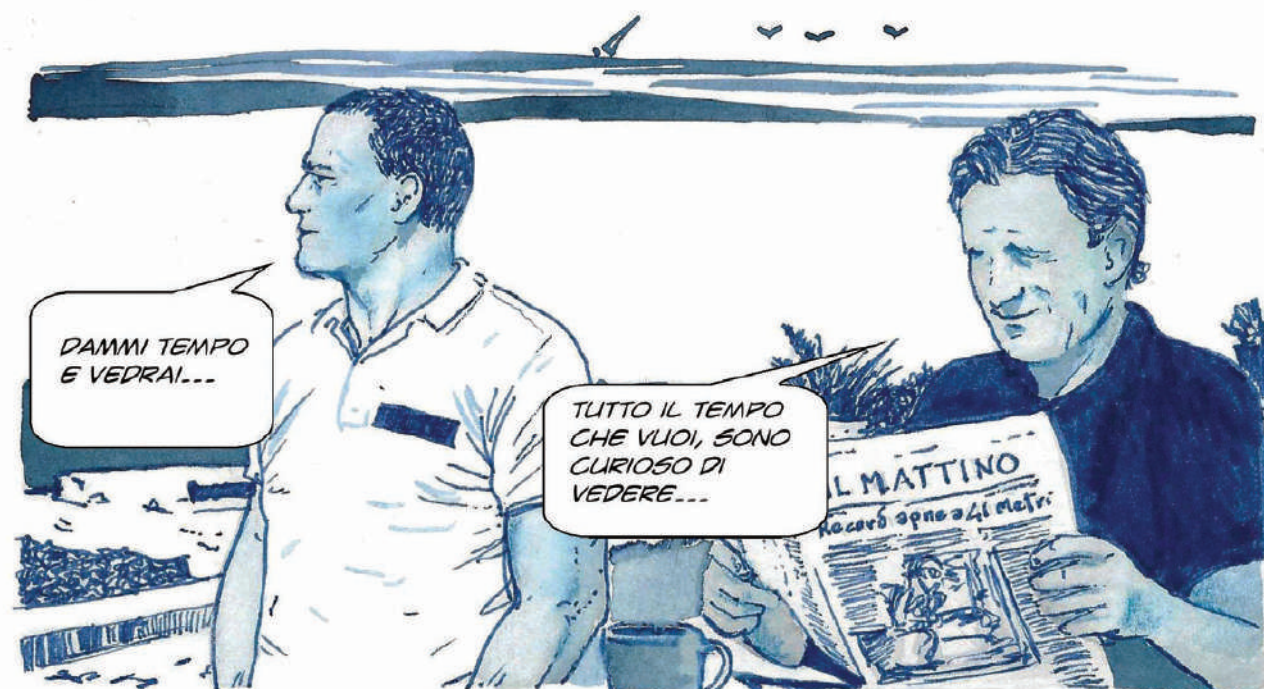
¹⁷*Poesia "L'uomo e il mare" (1857 ca), di Charles Baudelaire

ENZO MAIORCA NASCE A SIRACUSA IL 21 GIUGNO 1931
 IMPARA A NUOTARE MOLTO PRESTO, A 4 ANNI, GIÀ DA BAMBINI COMINCIA AD ANDARE SOTT'ACQUA,
 CONSERVANDO UNA GRANDE PAURA (E RISPETTO) DEL MARE.

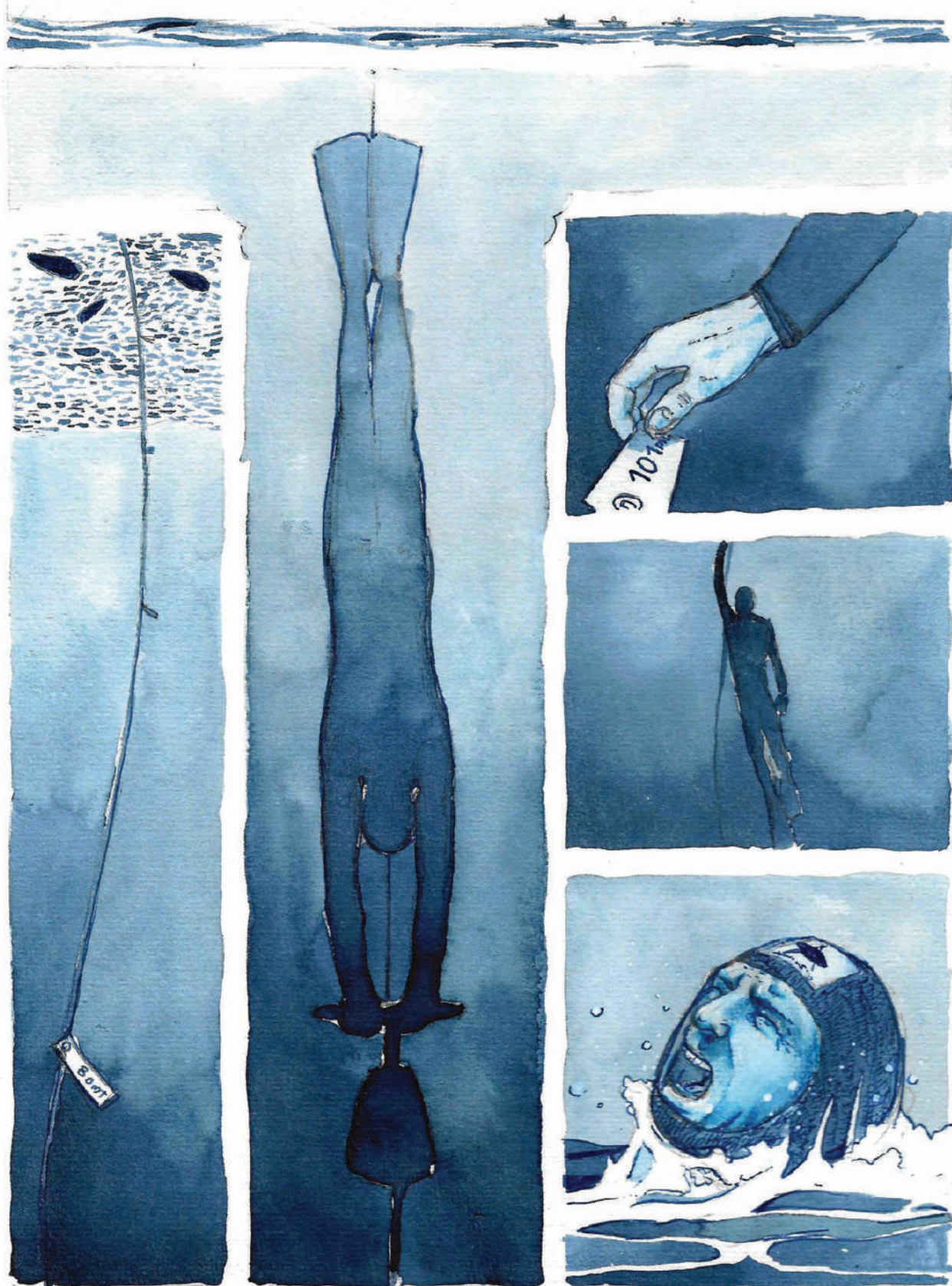


UN GIORNO, CON UN AMICO, NOTA L'ARTICOLO DI UN GIORNALE IN CUI SI PARLA DI UN NUOVO RECORD DI PROFONDITÀ, -41 METRI, DI ENNIO FALCO. QUESTO ARTICOLO HA PROFONDAMENTE INFLUENZATO LE SCELTE DI VITA DI ENZO MAIORCA... ERA L'ESTATE DEL 1956.





DOPO QUATTRO ANNI DI DURI ALLENAMENTI E PROVE, NEL 1960, ENZO MAIORCA RAGGIUNGE IL SUO OBIETTIVO TOCCANDO -49 METRI. IN ASSETTO VARIABILE DAL 1960 AL 1988 STABILIRÀ BEN 17 RECORD MONDIALI (SPESSO TOGLIENDO IL RECORD A SE' STESSO)... TOCCANDO LA QUOTA DI BEN -101 METRI.

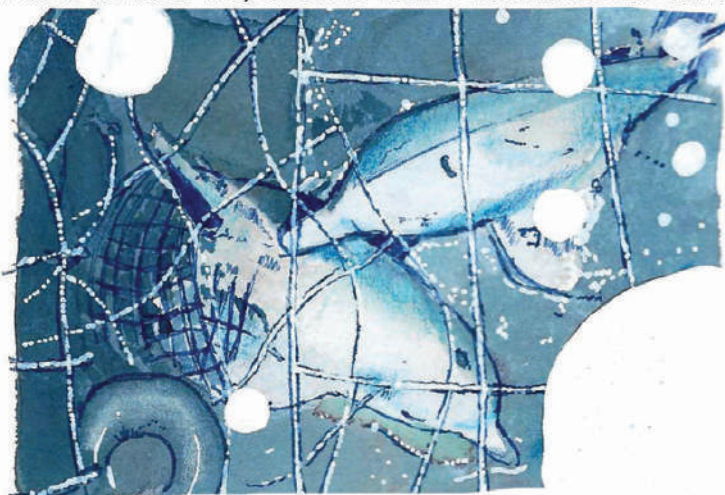


IN ASSETTO COSTANTE DAL 1961 AL 1976 HA STABILITO QUATTRO RECORD MONDIALI RAGGIUNGENDO I -76 METRI NEL 1976 E CON IL NUOVO REGOLAMENTO I -55 METRI NEL 1979.

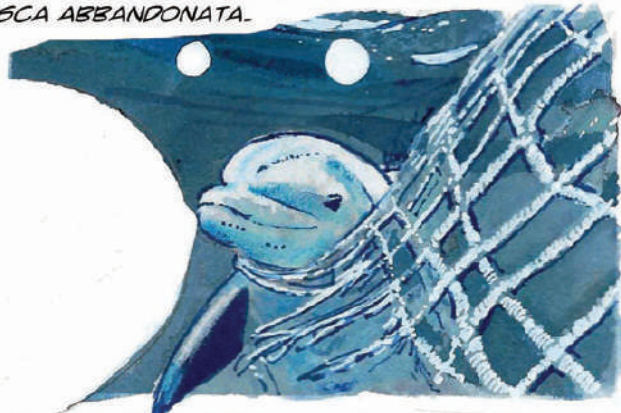
ENZO MAIORCA NON E' SOLO STATO CELEBRE PER IL SUO IMPEGNO SPORTIVO MA ANCHE PER IL SUO IMPEGNO AMBIENTALISTA COME PALADINO DELLA CULTURA DEL RISPETTO DEL MARE. DIVERSI ANEDDOTI POSSONO RACCONTARE IL SUO AMORE PER IL MONDO MARINO...



FORSE QUESTO E' IL PIU' SIGNIFICATIVO: STAVA FACENDO UN'IMMERSIONE IN MARE, VICINO A SIRACUSA, MENTRE STAVA SCENDENDO, SENTE DI ESSERE STATO TOCCATO DA QUALCOSA --- SI E' GIRATO E HA VISTO UN DELFINO, QUESTO VOLEVA COMUNICARE QUALCOSA.



ENZO LO SEGUE E SCOPRE CHE A 12 PIEDI DI PROFONDITA' C'E' UN ALTRO DELFINO INTRAPPOLATO IN UNA RETE DA PESCA ABBANDONATA.



MAIORCA CON UN COLTELLO LIBERA RAPIDAMENTE IL DELFINO.



IL DELFINO APPENA LIBERATO, ESAUSTO E CON POCHISSIMO OSSIGENO VIENE RIPORTATO IN SUPERFICIE (PER RESPIRARE) DA ENZO E DA SUA FIGLIA ROSSANA. APPENA IN SUPERFICIE ENZO E ROSSANA SCOPRONO CHE IL DELFINO LIBERATO E' UNA FEMMINA E CHE STA PER DARE ALLA LUCE UN CUCCIOLLO.



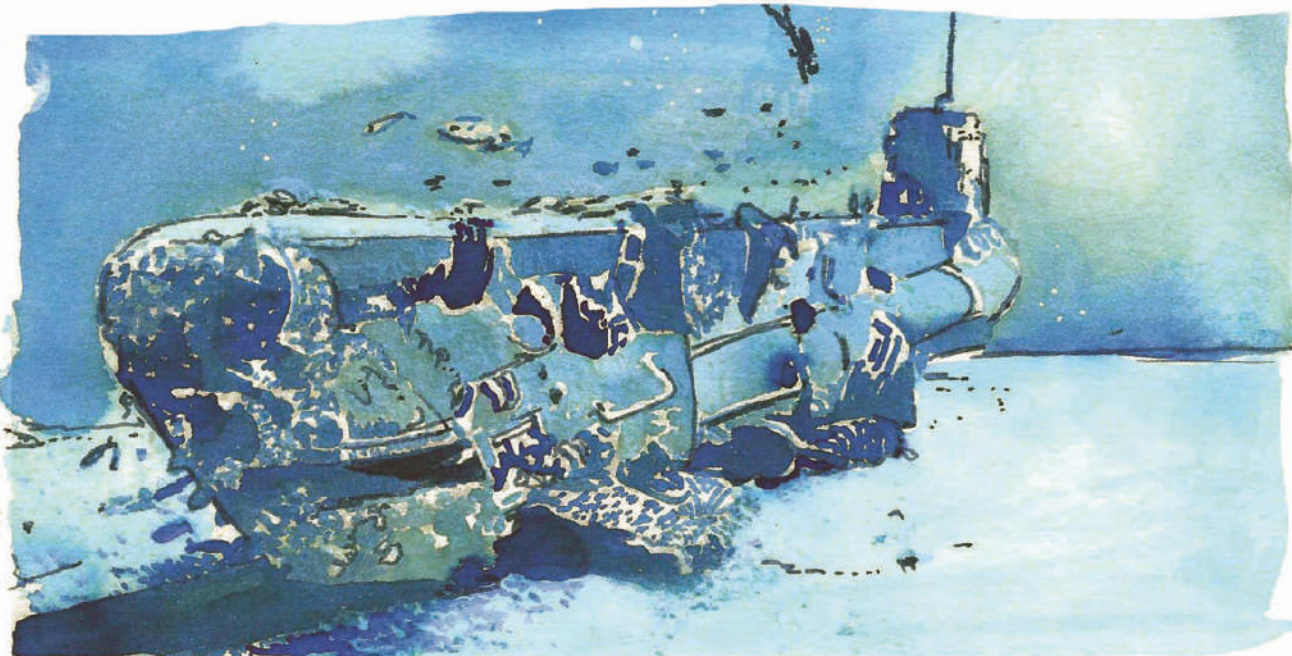
IL DELFINO MASCHIO PRIMA DI SCOMPARIRE, CON LA SUA COMPAGNA, NELL'AZZURRO DEL MARE... FECE UN GIRO ATTORNO AI DUE APNEISTI E TOCCO LA GUANCIA DI ENZO... UN GESTO DI GRATITUDINE TRA IL MONDO ANIMALE E L'UOMO.



NEL 1993 ENZO MAIORCA HA NOTIZIA DI UNA "SECCA ARTIFICIALE" DOVE SI PERDEVANO LE RETI, HA UN'INTUIZIONE: TRASFORMARE LA "DRITTA" DEL PESCATORE SEBASTIANO SANTORO IN UNA MISSIONE DI RICERCA.



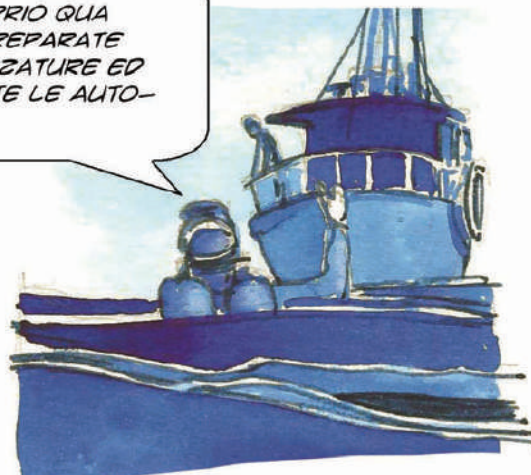
ADAGIATO SUL FONDO, A 5 MIGLIA DA PORTO PALO DI CAPO PASSERO, TROVA IL SOMMERGIBILE SEBASTIANO VENIERO*. PER MAIORCA LA MISSIONE NON FU UN RECORD SPORTIVO MA UN'IMPRESA PROFONDAMENTE UMANA, UN VERO E PROPRIO SACRARIO MILITARE...



*Affondato nel 1925 perché speronato dalla motocisterna Capena

L'HO TROVATO!
E' UN SOMMER-
GIBILE.
SI TROVA A 45-
50 METRI DI
PROFONDITA'

E' PROPRIO QUA
GIU'. PREPARATE
ATTREZZATURE ED
AVVISATE LE AUTO-
RITA'.



MAIORCA SI E' BATTUTO A LUNGO PERCHE' QUEL LUOGO SIA STATO RISPETTATO E PROTETTO DAI PROFA-
NATORI DI RELITTI.

ELICHE RESPONSABILI

"La **sicurezza** in mare non inizia quando si accende un motore. Inizia molto prima: quando si conoscono le regole."

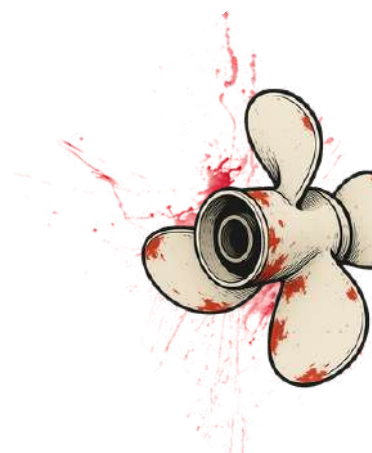
Ogni estate migliaia di persone prendono il mare a bordo di barche e gommoni. Molti lo fanno per la prima volta, altri lo vivono da anni. Eppure esiste un segnale che continua a essere ignorato o, peggio, sconosciuto: la boa con la bandiera rossa e diagonale bianca che indica la presenza di un subacqueo in immersione.

Sotto quella boa non c'è un semplice galleggiante. C'è una persona.



Da questa consapevolezza nasce **ELICHE RESPONSABILI**, un progetto della **LEGA NAVALE ITALIANA** che ha trasformato una regola nautica in un messaggio di responsabilità collettiva. Non una campagna contro qualcuno, ma una campagna per tutti.

Per chi naviga.
Per chi si immerge.
Per chi ama il mare.



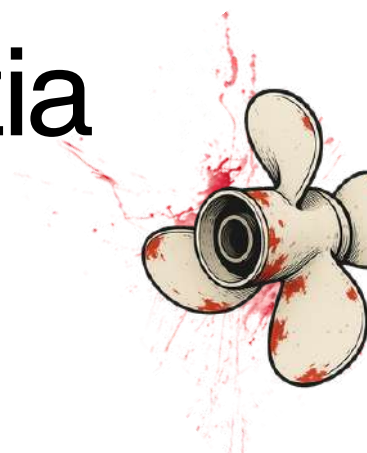
La campagna ha preso forma attraverso incontri pubblici, fiere della nautica, convegni, attività divulgative e una comunicazione costruita per arrivare anche a chi, fino a quel momento, non aveva mai sentito parlare della boa segnasub.

Tra le **principali iniziative:**

- partnership con la FIPSAS - Federazione Italiana Pesca Sportiva Attività Subacquee Nuoto Pinnato;
- partecipazione a NauticSud/NauticSub;
- presenza al Napoli Boat Show;
- partecipazione con corner ai Saloni nautici di Brindisi, Venezia e Genova;
- evento di presentazione nell'ambito della Barcolana;
- incontri con diportisti, noleggiatori e operatori del settore;
- interviste sul campo per comprendere il reale livello di conoscenza delle regole di sicurezza;
- campagne informative sui social;
- sviluppo di materiali educativi, QR Code, adesivi e guide dedicate.

I risultati hanno confermato una realtà evidente: molte persone che frequentano abitualmente il mare non conoscono ancora il significato della boa segnasub né la distanza minima di sicurezza da mantenere. È proprio da questa mancanza di conoscenza che nasce la necessità di continuare a informare.

Perché la prevenzione inizia dalla cultura.



COSA SIGNIFICA LA BANDIERA ROSSA CON STRISCIA BIANCA

La bandiera rossa con striscia diagonale bianca indica la presenza di un subacqueo in immersione. Quando vedi questa bandiera: significa che una persona è sott'acqua potrebbe trovarsi in risalita in qualsiasi momento potrebbe non essere visibile dalla superficie non può difendersi da un'imbarcazione in movimento.



Intorno a una boa o bandiera subacquea è obbligatorio mantenere una distanza di sicurezza di almeno 100 metri. Questa distanza serve perché: il subacqueo può spostarsi rispetto alla verticale della boa la corrente può trascinare la sagola il sub può emergere lontano dal punto iniziale l'elica è pericolosa anche a bassa velocità. Avvicinarsi significa mettere una vita in pericolo.

Molti incidenti avvengono perché:

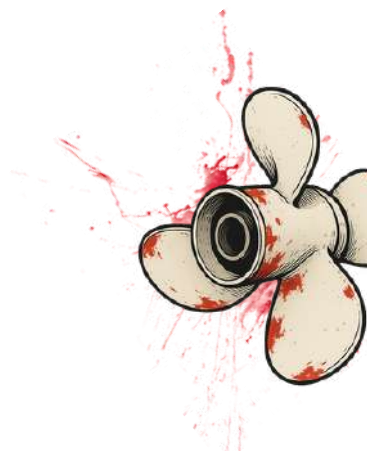
- nessuno ha spiegato il significato della bandiera;
- chi affitta un mezzo non riceve istruzioni;
- si sottovaluta il rischio;
- si pensa: "tanto non succede".

COMPORTAMENTI CORRETTI DA TENERE IN MARE QUANDO NAVIGHI:

- riduci la velocità;
- osserva l'acqua davanti a te;
- allontanati dalle boe subacquee;
- informa chi è a bordo;
- se non sei sicuro, stai più lontano.



SEGUI E SUPPORTA LA CAMPAGNA



LA TESTIMONIANZA DI MARIO SIRIACO

Ogni progetto ha bisogno di numeri. Ma alcuni progetti hanno bisogno soprattutto di volti. Quello di Mario Siriaco è uno di questi.

Subacqueo e profondo conoscitore del mare, Mario ha vissuto in prima persona le conseguenze di un incidente provocato dal passaggio di un'imbarcazione. Un evento che ha segnato per sempre la sua vita, portando all'amputazione di una gamba. La sua testimonianza è diventata uno dei momenti più significativi della campagna. Per ricordare che dietro ogni regola esiste una ragione. Dietro ogni boa con bandiera non c'è un ostacolo alla navigazione. C'è una persona.



La presenza di Mario durante gli incontri pubblici e gli eventi di sensibilizzazione rappresenta oggi uno dei messaggi più forti del progetto: trasformare un'esperienza dolorosa in uno strumento di prevenzione, affinché nessun altro debba vivere la stessa tragedia. Perché la sicurezza in mare non è soltanto una norma da rispettare. È una responsabilità che appartiene a tutti

MAIORCA E' STATO ANCHE UN DIVULGATORE DELLA CULTURA DEL MARE ED HA SCRITTO DEI LIBRI CHE DEVONO AVERE POSTO DI RIGUARDO NELLE LIBRERIE DI CHI AMA IL MARE (A CAPOFITTO NEL TURCHINO, SOTTO IL SEGNO DI TANIT, IL MARE CON LA M MAIUSCOLA).
ENZO MAIORCA E' MORTO IL 13 NOVEMBRE 2016.



Nota: nell'immagine con le due figlie Patrizia e Rossana, ambedue importanti apneiste.

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

A caccia di mine navali

Una capacità di eccellenza della nostra Marina Militare

di Giovanni Battista Piegaja

Contrammiraglio (ausiliaria) della Marina Militare esperto in operazioni di sminamento

Se si applica un minimo di senso critico e di buon senso, non si dovrebbe dare del folle a chi afferma che uno degli errori che il genere umano spesso ripete è quello di non guardare alla propria storia, di scordarsela, di sottovalutarla, o peggio ancora, di volerla proprio ignorare. Ed è proprio con un breve sguardo alla storia che vi introduco al mio mondo, quello della lotta alle mine navali, argomento, come noto, tornato oggi di stretta attualità.

Nel corso degli ultimi 150 anni, senza voler andare troppo indietro nel tempo, innumerevoli sono stati gli esempi di impiego delle mine navali il cui impatto strategico sui conflitti in cui venivano “giocati” questi ordigni è stato quasi sempre di estrema efficacia, se non addirittura risolutivo.

Dai contraccolpi psicologici, agli effetti economici sul commercio mondiale, agli sforzi militari in termini di prolungate e costose operazioni necessarie alla bonifica dei tratti di mare interessati.

Per citare solo alcuni di questi esempi: i blocchi ripetuti delle “autostrade del mare”, i vincoli sulle operazioni pianificate come la rinuncia allo sbarco in Kuwait durante la Guerra del Golfo del 1991 a seguito del minamento del Golfo Persico da parte delle forze di Saddam Hussein o il pesante rallentamento subito dalle operazioni statunitensi di sbarco a Wonsan durante la guerra di Corea dei primi anni '50, come il blocco del Canale di Suez a causa di mine (si pensa) libiche nel 1984.

Sta accadendo di nuovo, nello stretto di Hormuz, perché forse (ancora di evidenze non se ne parla) i Pasdaran hanno effettuato il minamento di una delle SLOC (Sea Lane Of Communication) più trafficate al mondo.



Tre cacciamine della classe Gaeta in forza alla Marina Militare: al centro Nave Gaeta (M 5554), l'unità capoclasse, a sinistra Nave Viareggio (M 5559) e a destra Nave Rimini (M 5561).



Una mina Manta da esercitazione.



Un'esplosione subacquea.

Ecco che la Marina Militare, grazie al fatto che ha mantenuto nel tempo una vivace componente di Contromisure Mine, si trova ad avere oggi e si spera anche in futuro con i Cacciamine di Nuova Generazione (CNG) di prossima costruzione, degli strumenti ancora flessibili ed efficaci per poter togliere molte castagne dal fuoco in caso di necessità del genere.

Una componente di uomini, di cui ho fatto parte per quasi 30 anni, che hanno fatto di questo lavoro una passione e che hanno la determinazione di mantenere vivo l'immenso bagaglio di esperienza e di conoscenza approfondita del settore, prevedendone un futuro strutturato e ben bilanciato, fondato sull'impiego di nuove tecnologie, ma anche su quanto di buono è nel retaggio maturato dai nostri predecessori e da noi in prima persona.

Il tutto condito con un reale, ma soprattutto realistico addestramento, corroborato da obiettivi strumenti di valutazione dell'efficienza bellica delle forze in campo. Cose, queste, che non tutte le Marine, anche le più evolute, hanno oggi a disposizione.

Ma vediamo quindi che cos'è una mina navale, come funziona e come la si combatte.

La mina navale va immaginata come un involucro che, oltre ad una massiccia quantità di esplosivo, contiene al proprio interno della tecnologia di svariata natura: da

semplici congegni meccanici (mine ormeggiate ad urto o ad influenza) ai più sofisticati e moderni sensori, spesso asserviti a software di ultima generazione (mine da fondo).

La mina, posata da navi (unità posamine o di "opportunità" come anche traghetti o pescherecci), da aerei o da sommergibili, aspetta il suo bersaglio e lo colpisce se questo la urta oppure, come nelle mine moderne, se ci passa nelle sue vicinanze. La mina intelligente può infatti "sentire" il suo bersaglio, la nave in transito, un mezzo che fa rumore con i suoi motori ed apparati, che altera con le sue masse ferromagnetiche il campo magnetico terrestre locale, che genera un piccolo campo elettrico per corrente parassite nel suo intorno, che con il peso dell'acqua spostata dal suo transito modifica, se pur lievemente, il valore di pressione sul fondo del mare.

La mina sfrutta tutto questo (ed altro) per attivarsi e fare il maggior danno possibile allo scafo con la forza della sua esplosione diretta o con l'effetto delle onde d'urto (primaria e secondarie) provocate da questa. Questa esplosione provoca vie d'acqua (squarci) negli scafi, ovvero tende a spezzare il "trave nave", la struttura principale, la chiglia delle navi e non solo.

Come ci si difende? Basta starne lontani? Sì, se si sapesse dove sono le mine, ma chi le posa non indica certo la loro posizione. Bisogna quindi cercarle e per far ciò ai nostri giorni si deve impiegare principalmente l'energia acustica. I radar sott'acqua non funzionano. Bisogna fare un'ecografia al mare.

Ecco quindi che le moderne unità cacciamine non sono altro che un potente sonar (un apparato che emette onde acustiche) ad alte frequenze... con una nave intorno. Certo, questa è una definizione ovviamente riduttiva e superficiale, ma il succo è proprio questo. Gli specialisti, dall'unità cacciamine, insonificano il volume d'acqua ed il fondo marino alla ricerca di tutte quelle anomalie che possono rappresentare oggetti che riflettono le onde acustiche in modo diverso dall'ambiente circostante.

Una volta effettuata la "scoperta" al sonar di contatti "interessanti" vengono poi eseguite le attività di classificazione, sempre con il sonar e l'eventuale identificazione dei bersagli a mezzo di veicoli subacquei filoguidati, i cosiddetti ROV (Remotely Operated Vehicle). Nel caso il bersaglio venga positivamente identificato come "mina" vengono poi eseguite le successive attività di neutralizzazione, ponendo nelle vicinanze della mina una carica esplosiva che, fatta poi esplodere, provoca, in sicurezza, l'esplosione per "simpatia" della carica principale della mina stessa. Queste ultime operazioni possono essere effettuate sempre a mezzo ROV o con l'ausilio di operatori subacquei estremamente specializzati.

Negli ultimi anni alcune delle attività che ho accennato, vista la loro pericolosità per l'uomo e per il cacciamine stesso si è cercato di delegarle a veicoli autonomi (AUV – Autonomous Underwater Vehicle) che sono già stati integrati sulle unità cacciamine classe Gaeta (di cui fanno parte Crotone e Rimini, già partite per l'area di operazioni futura) durante le fasi di ammodernamento di queste Unità recentemente concluse.

Spero, con questo mio accenno ad una tematica decisamente complessa come quella della Mine Warfare, di aver dato al lettore un utile, seppur doverosamente breve, strumento per capire cosa i nostri ragazzi a bordo delle unità cacciamine e di supporto e difesa inviati in teatro si troveranno a porre in essere una volta che, terminata la crisi e conclusasi positivamente tutte le fasi autorizzative richieste, si darà il via alla bonifica dello stretto di Hormuz.

Concludo, per sottolineare le grandi potenzialità della mina navale e quindi la necessità che la nostra Marina si mantenga sempre pronta a fronteggiarla per difendere efficacemente gli interessi nazionali, con una frase dell'Ammiraglio di Squadra Forrest P. Sherman, CNO della US Navy ai tempi della Guerra di Corea: "Una nazione di secondo piano, con a disposizione una flotta di Sampan disegnata al tempo di Cristo, ha usato mine diseguate durante la guerra civile americana per fermare la più formidabile potenza navale nella storia del mondo".



Il REMUS 100 è un veicolo sottomarino autonomo (AUV) progettato per operare fino a 100 metri di profondità.

Luca Carboni

Il mare dell'anima

di Patrizio Ruviglioni
Giornalista

La carta d'identità e, spesso, le canzoni dicono Bologna, la città dov'è nato e cresciuto. Ma Luca Carboni è un lupo di mare adottato, specie negli infiniti giri in barca all'Isola d'Elba, sua seconda casa. «In mare trovo modo e tempo di riflettere», racconta il 63enne cantautore, fresco dell'uscita dell'autobiografia *Luca non parlava mai* (SEM) e in concerto per l'estate con *Rio Ari O Live*, un tour (date su friendsandpartners.it) che segna il ritorno sulle scene a sei anni dall'ultima volta, dopo la grave malattia che gli era stata diagnosticata nel 2022 e da cui è guarito. «Questa», aveva detto dopo il primo live, «è una rinascita».

Vedendo il calendario, forse non avrà tanto tempo di stare all'Elba quest'anno. Che rapporto ha con l'isola?



«La frequento dagli anni Ottanta, con mia moglie (Marina Vanni, nda) ci siamo messi insieme lì. Ci sono legatissimo. Verso il 2000, dopo un concerto a Sorrento, mi sono buttato: ho comprato una barca, il Sorrento 750 dei Fratelli Aprea. Un gozzo. Ho preso lezioni e patente, ho cominciato a guidarla. E ho imparato, anche se il mare non s'impara mai davvero».

Che ha trovato in mare?

«Il silenzio, l'introspezione. Cose che mi servono e che, sulla terraferma, non avevo abbastanza. la nostra routine all'Elba è: un giro in bici la mattina, poi la spesa, quindi il pranzo in barca e da lì in giro fino al tramonto. Poi, certo, ci sono giorni in cui viene a farci visita il resto della famiglia e mi piace tanto. Ma più di tutti amo girare le calette, avere una barca è come essere un'isola nell'isola. Non è mai una vacanza, semmai un esercizio spirituale».

Il lavoro resta a terra?

«Non ci sono confini, ma non ho mai composto granché in barca. Ci ho scritto, però, tante pagine di *Luca non parlava mai*, al tramonto. Riavvolgendo il nastro e concentrandomi sui luoghi, ho capito quanto mare c'è nella mia vita».

Il suo primo mare, scrive, è quello di Rimini.

«In particolare Bellariva, dove da piccoli ci portavano i genitori. Più in là, la Riviera è diventato il luogo dove andare con gli amici a ballare, in cerca d'avventure. *Mare mare* – la cui musica è stata scritta all'Elba, il testo a Bologna – è nata

pensando proprio a quei weekend dove si partiva carichi di aspettative, ma che finivano delusi. Alla fine, sta lì la difficoltà di vivere, in quella malinconia».

Che rapporto ha con la malinconia?

«Ci sguazzo un po', da sempre. Me la coccolo, è la mia occasione di crescita e introspezione».

E con il successo?

«Sono stato fortunato: ho potuto vivere bene della mia musica senza snaturarmi. Vengo dai gruppi, non ho mai amato apparire né metterci la faccia, tantomeno essere protagonista. E in certi periodi, anzi, è stata la mia forza».

Che intende?

«Negli anni Ottanta sono stato un cantautore generazionale, ma non per particolari meriti miei, solo perché ero l'unico. I discografici erano concentrati su altro, musica leggera e bella da vedere, per me, dicevano, non c'era spazio. E invece, si è capito poi, ce n'era eccome: ho raccontato l'uomo in sé, con le sue fragilità e contraddizioni, spogliato delle ideologie – l'epoca, del resto, le metteva da parte – e nella sua essenza. Per questo, credo, tanti cantautori nuovi mi riscoprono».

Com'è tornare in concerto dopo sei anni?

«Bello, è come se portassi sul palco *Luca non parlava mai*, quindi la mia vita. Non c'è l'ansia di promuovere un nuovo album, com'è invece di solito. Mi rivedo figlio e poi genitore, cambiato ma sempre lo stesso. Come in una sorta di autobiografia in musica».

La canzone che la emoziona di più?

«Primavera, che non a caso apre tutti i concerti. Dentro ci sono cose – odori, rumori, frasi che mi ripeteva mia madre – che mi riportano a Bologna, all'infanzia. Si tratta di qualcosa che ho dentro e che non si può togliere. Mi fa stare bene. E dopo tanti anni volevo ripartire da lì».

E poi, finito il tour, che farà?

«Mesi fa dicevo che avrei vissuto alla giornata, la verità è che mi è tornata voglia di rimettermi al lavoro anche in studio. Ho delle bozze di canzoni nel cassetto: da settembre ricomincio».



LUCA CARBONI LUCA NON PARLAVA MAI



Le parole del mare

La serie-video firmata da Accademia della Crusca e Lega Navale Italiana

di Martina Fanini

La collaborazione fra la Lega Navale Italiana e l'Accademia della Crusca ha permesso di realizzare un ciclo di dodici video-podcast, dedicati ad altrettante parole del lessico marinairesco, che saranno diffusi attraverso i canali digitali delle due istituzioni nei mesi di luglio e agosto. L'iniziativa dif-



Giulia Fava, velista e responsabile sport LNI, protagonista delle 12 puntate della serie

fonde, con rigore e accessibilità, "pillole di storia" di un lessico specialistico e stratificato, e si colloca nella prospettiva divulgativa del progetto *La Lingua del Mare*, promosso dall'Accademia della Crusca, ideato e diretto da Annalisa Nesi, liberamente accessibile sul sito dell'Accademia (<https://www.linguadelmare.it/>). Il sito costituisce una tappa di un percorso volto a valorizzare e rendere fruibili materiali editi e inediti di marineria e pesca e a diffondere il sapere marittimo attraverso il lessico e la sua storia, mettendo in relazione il dato lessicografico con le tecniche, le pratiche nautiche e la cultura del mare. A partire dal *Dizionario di marina medievale e moderno* e, progressivamente da altri dizionari navigabili, il portale consente di interrogare repertori marinaireschi moderni e offre strumenti per seguire

l'evoluzione delle parole del mare.

Da questa attenzione alla parola come documento storico e tecnico prende forma il ciclo dei video-podcast, in cui le voci proposte appartengono in larga parte al lessico di base della navigazione a vela ma mostrano varietà storica e funzionale. *Vela*, *albero* e *scafo* rimandano alla struttura dell'imbarcazione: la *vela* diventa un "fulcro lessicale", perché intorno a essa si organizzano denominazioni tecniche, locuzioni specialistiche e usi figurati; l'*albero* sostiene l'attrezzatura velica; lo *scafo* richiama, nella propria origine, l'immagine del tronco scavato. *Timone*, *boma* e *mezzo-marinaio* rinviano al governo e alla



La prof.ssa Annalisa Nesi con il Direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche della LNI, Massimo Orsini

manovra: il *timone* è “simbolo concreto e metaforico del guidare”, il *boma* regola la randa, il *mezzomarinai* conserva la memoria dei servizi minori di bordo e dell’ormeggio.

Altre parole definiscono la posizione della nave nello spazio e rispetto al vento: *prora*, *prua* e *poppa* indicano estremità e orientamento; *orzare* e *puggiare*, “due manovre opposte ma complementari”, descrivono il modo in cui il navigante regola l’assetto dell’imbarcazione rispetto al vento; *scuffia* e *scuffiare* richiamano una “situazione improvvisa e concreta” della navigazione minuta, il capovolgimento di una barca a vela. I termini *armare* e *disarmare*, invece, raccontano due momenti della vita operativa della nave: la preparazione al servizio e la sua sospensione. Ne risulta un sistema utile anche nella didattica dei corsi di vela, perché associa il termine al gesto, all’oggetto e alla condizione di navigazione.

La prospettiva storica mostra inoltre come il lessico del mare sia frutto dell’incontro fra lingue, popoli e saperi tecnici. Alcune voci risalgono al latino o sono passate dal greco al latino; altre documentano prestiti e mediazioni: *canoa*, ad esempio, giunge attraverso lo spagnolo da una voce caraibica, mentre *boma* entra tramite il francese ma risale all’olandese *boom*. Parole antiche si specializzano, voci straniere si integrano, tecnicismi moderni si affermano accanto a forme di lunga tradizione.

Alla base dei testi vi è un lavoro fondato su ricerche lessicografiche precise: dizionari etimologici, dizionari dell’uso, repertori storici e strumenti specialistici permettono di ricostruire etimologie, attestazioni, valori tecnici, locuzioni e sviluppi figurati. I video-podcast trasformano così il dato etimologico e tecnico in racconto divulgativo, mostrando come il lessico marinaresco sia patrimonio storico, strumento operativo e veicolo di cultura.



Il portale web del progetto “La lingua del mare”

Dove guardare la serie video “Le parole del mare”?

Le dodici puntate, della durata di circa due minuti ciascuna, saranno diffuse dal 21 luglio con cadenza bisettimanale (il martedì e il venerdì) sulle pagine Facebook, Instagram e sul canale YouTube di Accademia della Crusca e Lega Navale Italiana, sul profilo TikTok della LNI e sul sito ufficiale del progetto www.linguadelmare.it. In ogni episodio, Giulia Fava, responsabile sport della Lega Navale Italiana e velista professionista, già vincitrice della Women’s America’s Cup 2024 con il team italiano Luna Rossa, accompagnerà il pubblico alla scoperta di una parola del lessico marinaresco, mettendone in relazione la storia linguistica con gli oggetti, le tecniche, le manovre e le esperienze della vita in mare.

Agostino Straulino innamorado del mare

Un esempio di valori per le nuove generazioni

di Corrado Ricci

Giornalista e fondatore del Cantiere della Memoria

Ci sono tanti modi per ricostruire la poliedrica figura di Agostino Straulino in relazione alle sue prodezze sul mare, come raccontano i pannelli della mostra itinerante promossa dalla Lega Navale che ho curato quale fondatore del Cantiere della Memoria, progetto culturale della associazione La Nazione di Carta. Nell'immaginario collettivo hanno fatto maggiormente presa i risultati sui campi di regata centrati dal campione: due medaglie olimpiche, una d'oro e una d'argento, nella classe Star; tre primati nei campionati del mondo, dieci agli europei e quattordici negli italiani sempre sulle Star; ad essi si aggiungono due titoli mondiali, nella One Ton Cup e sui 5.5.

Nella carriera con le stellette si collocano le decorazioni al valore militare: due medaglie (d'argento e di bronzo) per le imprese subacquee compiute a Gibilterra nel 1941 come 'assaltatore' delle navi inglesi nel team degli uomini gamma della Decima flottiglia Mas; e poi le Medaglie d'Oro al Valore di Marina e al Valor sportivo.

E, vorrei aggiungere nella sua doppia valenza premiale e punitiva, l'encomio per l'uscita a vela dal porto di Taranto al comando del Vespucci a cui seguirono gli arresti d'ufficio per aver violato (consapevolmente ma spronato dalle condimeteo favorevoli da cogliere al volo) il divieto di navigare a vela nell'angusto canale.

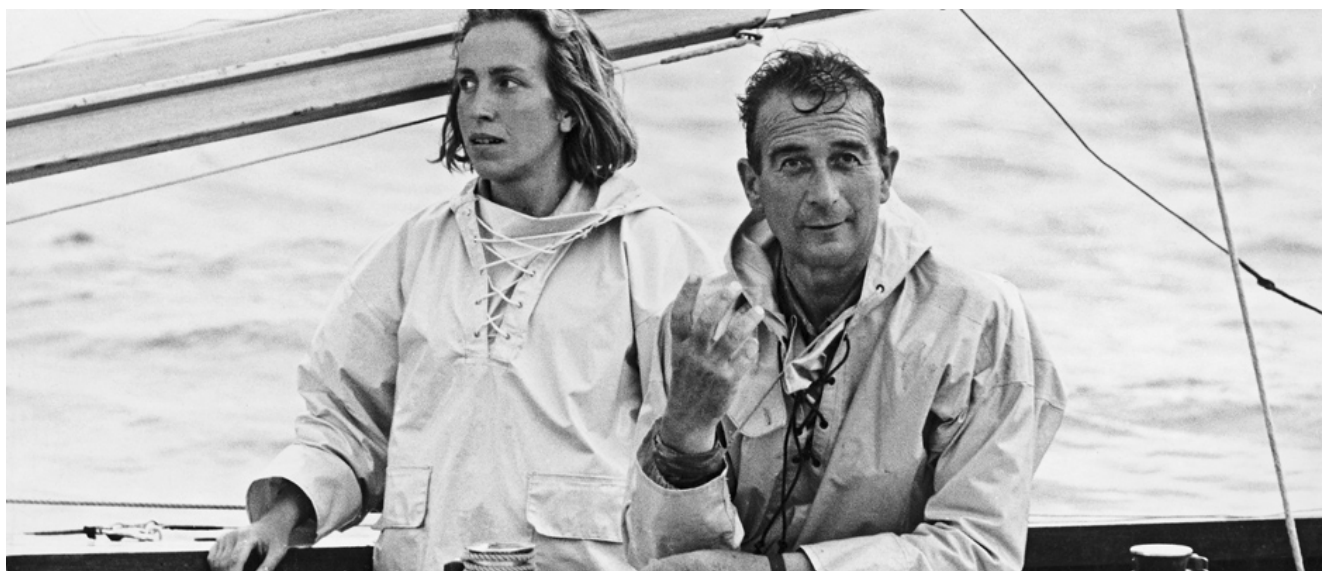
Un marinaio eccezionale, dunque. Che tale non sarebbe stato in assenza di un presupposto: l'amore per il mare, un amore profondo, fatto di rispetto e intesa impalpabile ma reale.

Questo sentimento nacque in tenera età e ha accompagnato Tino fino alle ultime regate vinte, a 89 anni, quando saliva sulle barche a fatica.

Ci sono tre circostanze chiave alla base di questo rapporto, interiore ancor prima che fisico: la nascita di Agostino (il 10 ottobre 1914) nell'isola di Lussino,



Il piccolo Straulino con fratelli e cugini



Straulino e Marina Spaccarelli Bulgari: al timone del celebre Ydra (un One Tonner di proprietà della Bulgari) i due scrissero una pagina leggendaria vincendo la One Ton Cup a Porto Cervo e la Giraglia.

un nome evocativo del seno materno, Lu-sino; l'aver avuto, e goduto, di due genitori, Pietro e Luisa, convinti che la scuola del mare è anche scuola di vita nella quale il confronto con i pericoli (da prevenire) forma più delle parole; una moglie, Ada De Introna, che non era gelosa di questo amore ma affrontava senza scomporsi i sacrifici indotti dai percorsi professionali e sportivi di Tino, che lo portavano lontano da casa.

Per approfondire il tema ci illuminano le parole di Straulino, tratte dal libro autobiografico *Arma e Vai*.

“Sulla mia isola di Lussino sono venuto al mondo, Là ho capito il mare e il mare mi ha accolto tra i suoi abitanti. Là ho conosciuto il vento e l’ho fatto diventare mio amico. L’isola m’insegnò ad amare e rispettare il mare, sentimenti che bisogna coltivare per poter navigare. Era sassosa e ferrigna; svelava, però, segrete e calme insenature.....”. Quelle dove il baby-marinaio trovava riparo quando il tempo volgeva al brutto, cogliendone i segni premonitori.

All’epoca, siamo nel 1919, ancor prima di andare a scuola, ricevette in dono la prima barca, frutto dell’ingegno, oltreché dell’amore del papà. Fu lui, insieme al cognato Giovanni, detto Joe il Rosso, a costruirla, nel ventre delle navi a vela nella quale erano imbarcati e navigavano fino al Mar Baltico per trasportare merce varia. Era larga e piatta. E Tino le diede un nome appropriato: Sogliola. Ad istruirlo alle manovre, oltre al papà, fu Joe il rosso. Grande e grosso con la nomea del duro.

“Lo ascoltavo intimorito e sedotto dalla sua voce tagliente, abituata a dire poche ma chiare parole. Dopo un po’ di lezioni teoriche concluse: adesso sai tutto; monta, arma e vai! Il mare ti insegnerà il resto” ha ricordato Tino nelle sue memorie traendo spunto da quelle parole per dare il titolo al libro nel quale le ha raccolte. *Arma e vai*, dunque. Detto, fatto, con grande gioia del ragazzino. “Il mare, frequentemente minaccioso, ma subito quieto all’interno di una frastagliatura, mi esaltava e mi divertiva. Provavo tutte le sensazioni acutizzando la sensibilità alle scotte, al mutare della forza e della direzione del vento”.

Si capisce così, una volta iscritto all’istituto nautico di Lussino (fondato da un sacerdote marinaio, don Stefano Vidulich, che insegnava senza compenso) il malessere di Tino: “Per me quella scuola aveva un solo difetto, si affacciava sul



Straulino da comandante del Vespucci con il suo equipaggio.

mare, e starsene seduto ai banchi, specialmente nella buona stagione, era un tormento”.

Non era amante dello studio dei libri. Preferiva ‘leggere il mare’. Tino dava il meglio di sé sull’acqua pettinata, o spettinata, dal vento. A 18 anni l’altra esperienza che ha consolidato l’amore per il mare: due anni di libertà assoluta con la nuova barca regalata dal papà, dopo l’esame di maturità, Lanzarda, di 5 metri.

“Saresti in età - gli disse il papà - per andare volontario sotto le armi, ma preferisco che tu attenda la chiamata di leva, tra due anni. La vita in libertà è il desiderio più vivo che tu abbia, lo so. Quando hai bisogno, noi siamo qui”.

“Gli saltai al collo felice come, forse, non lo sono mai stato nella mia vita” ha scritto Tino rievocando quel momento nelle sue memorie. Per alimentarsi, oltre alla scorta di viveri preparata dalla mamma, pescava. I momenti più belli e felici coincidevano con l’estate, con base nella caletta di Candia, dove la famiglia aveva la casa di vacanza.

Emozioni e formazione, a tu per tu col mare. E discorsi colti e sedimentati, con interesse, elaborando i programmi esistenziali fino a coltivare il sogno di diventare ufficiale di Marina.

“Un uomo di mare, come anche una donna, naturalmente, ci ricordava papà - scrisse Tino - non si troverà mai a disagio nella vita, se decidesse di cambiare me-

stiere ed intraprendere un'attività completamente diversa. Sa adattarsi meglio alle circostanze, proprio perché la vita di bordo è mutevole, movimentata, non chiude la mente, ma l'allarga, sollecitata dal bisogno di prevenire e prevedere il variare del vento e del mare. Per il cervello è una ginnastica delle più efficienti".

Una frase che è stata colta dal direttore editoriale di "Lega Navale" Michele Valente col proposito di fare delle targhe nelle scuole di vela.

Straulino rilevò le sue doti di timoniere in Accademia, per caso, o meglio per un incidente occorsogli come prodire di una Star durante una regata. Si ferì ad una mano durante il tentativo di liberare lo strallo dall'incoccio con la varea del boma di una barca avversaria. Conseguenza: sangue a fiotti. Decisione del timoniere, Bruno Veronese, di abbandonare la regata. Monito di Tino: "Non sia mai. La mano sinistra è intatta. A me il timone a te le vele". Risultato: una strabiliante rimonta dall'ultimo al secondo posto.

Da quel momento Tino resterà sempre al timone delle barche a vela a lui affidate.

Durante la guerra le prodezze furono subacquee, portarono a due medaglie, come detto. Poi, dopo l'armistizio che lo colse in Istria, il "taglio netto" come lui scrisse: "Non ne volevo più sapere".

Si illuse di ritrovare la pace dello spirito a Lussino, ma lì fu bersaglio degli opposti schieramenti: ustascia e titini. Fu fatto prigioniero dai tedeschi. Riuscì ad evadere. Non sapeva dove fosse, "Camminai per quattro giorni guidato dal mio fiuto che ha la straordinaria capacità di avvertire il mare, come la verga di un raddomante le vene d'acqua sotterranea". Ci arrivò. Ma venne di nuovo catturato, dagli ustascia. Rischio per tre volte di essere ucciso. I titini occuparono Lussino il 20 aprile del 1945. Fu costretto ad abbandonarla. Iniziò così il grande esodo dalla Dalmazia.

Il 9 maggio del 1945 tornò ad indossare la divisa della Marina. Fu l'inizio del nuovo corso.

Tornò nell'isola una quindicina di anni dopo da diportista, su una barca a vela di 10 metri di amici, in licenza, con la famiglia. La figlia Marzia, che all'epoca aveva otto anni, ha un ricordo struggente: "Il pianto a dirotto del papà alla vista del suo mare, della sua Lussino. Gioia e dolore si mescolavano in quelle lacrime. La mamma lo sostenne...".

Come sempre, vicino o lontano da lui, la signora Ada non gli ha mai fatto mancare comprensione. Comprensione anche verso il grande amore che Tino aveva per il mare. Un amore che lo ha accompagnato fino alla fine dell'esistenza. Anche lei lo seguiva, a fatica, sulle barche a vela che hanno accompagnato la loro terza età. Piccole acrobazie di una coppia speciale. Lei ora riposa nella sua terra natale di Taranto. Lui nella sua Lussino, nelle vicinanze del mare che tanto ha amato. Trenta metri separano la sua tomba dalla linea di costa, esposta a nord. Quando a Lussinpiccolo spira la bora gli spruzzi del mare accarezzano la sua ultima dimora. La chiusura del cerchio di una lezione immortale.



L'ultima uscita a vela nel Golfo di Napoli del leggendario ammiraglio e velista avvenne il venerdì 19 settembre 2003. All'età di 89 anni, l'allora "padrone del vento" timonò lo storico 8 metri S.I. Italia della Sezione napoletana della Lega Navale Italiana.

Dieci anni di “Cantiere della Memoria”

Il piccolo museo delle Grazie che racconta grandi storie di mare (e naviga insieme alla Lega Navale)

di Redazione “Lega Navale”

Nel porto antico delle Grazie di Porto Venere, affacciato sulla Calata di Ria e circondato dalle barche d'epoca che abitualmente animano questo tratto di costa spezzina, c'è un luogo piccolo nelle dimensioni ma grande per visione, ricerca e capacità narrativa. È



il Cantiere della Memoria, nato il 26 giugno 2016 da un'idea di Corrado Ricci, giornalista, e Jole Rosa, attrice, con l'obiettivo di raccogliere, cu-

stodire e restituire al pubblico storie, personaggi, mestieri e imprese legate al mare.

In dieci anni il Cantiere è diventato molto più di uno spazio espositivo. È un micromuseo interattivo, un centro di ricerca, un laboratorio culturale e un presidio di memoria marinaresca. Nei suoi appena venti metri quadrati, riportati a pietra, convivono attrezzi dei maestri d'ascia e dei calafati, pannelli multimediali, video, sensori, voci, luci e suoni. Un allestimento capace di trasformare la visita in un'esperienza immersiva, dove il racconto del lavoro dei carpentieri navali si intreccia con le biografie di barche, uomini e donne di mare.

Il nucleo originario del progetto nasce dal ritrovamento di un manoscritto del 1876, nel quale Giuseppe Rosa, bisnonno di Jole, aveva raccolto appunti e saperi del mestiere di maestro d'ascia. Da quella piccola storia familiare è nata una ricerca più ampia: salvare dall'oblio un patrimonio materiale e immateriale fatto di tecniche, parole, gesti, rotte, naufragi, imprese sportive e vicende umane.

A rendere vivo il Cantiere è anche la sua natura dinamica. Dal 2016 a oggi sono state realizzate cento mostre, spesso costruite a partire dagli anniversari. Il Cantiere ha raccontato la storia del Destriero nel venticinquennale della conquista del Nastro Azzurro, quella dello yawl Barbara nel centenario, la flotta di Marivela nel novantennale, l'impresa del dirigibile Italia a novant'anni dalla tragica spedizione al Polo Nord, gli esordi di Marevivo alle Grazie e molte altre vicende, note e meno note, della cultura marittima italiana.

Tra le mostre più significative c'è quella dedicata ad Agostino Straulino, realizzata nel 2024 in occasione dei 110 anni dalla nascita del gran-



de comandante e velista. Nata al Cantiere della Memoria, l'esposizione è stata poi condivisa dalla Lega Navale Italiana, che l'ha resa itinerante nelle proprie Sezioni e in sedi museali di prestigio. Uno degli esempi più importanti della collaborazione avviata tra la Lega Navale Italiana e il Cantiere.

Dal 2018, il Cantiere della Memoria è uno dei progetti permanenti de La Nave di Carta Aps, associazione di vela solidale che ha promosso anche il Museo Navigante, iniziativa itinerante per valorizzare la rete dei musei del mare e della marineria in Italia. Il legame tra memoria, navigazione e inclusione è uno dei tratti distintivi del progetto. Lo dimostrano anche i percorsi di

recupero di piccole imbarcazioni storiche, come Nella, barca decana del Palio del Golfo della Spezia, rinata grazie al coinvolgimento di scuole, maestri d'ascia, realtà formative e sociali del territorio.

Il nuovo corso immersivo del Cantiere, avviato nel dicembre 2023, ha rafforzato questa vocazione partecipativa. Il progetto, promosso da La Nave di Carta, elaborato da Lorenza Sala e realizzato da Giorgio Pagani di Sfelab, ha coinvolto gli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore Capellini-Sauro della Spezia. I ragazzi hanno contribuito alla realizzazione dell'audioguida sugli utensili, sulle barche tipiche della Liguria e sulle storie di maestri d'ascia e calafati, oltre alla parte informatica e sensoriale dell'allestimento.

Il decennale, celebrato il 26 giugno scorso alle Grazie con una festa in calata e a bordo della goletta Oloferne, ammiraglia de La Nave di Carta, è stata dunque molto più di una ricorrenza. È il bilancio di un'esperienza culturale che ha saputo unire ricerca storica, divulgazione, teatro, scuola, artigianato, tecnologia e comunità. Oltre duemila visitatori hanno lasciato una firma nel libro degli ospiti, mentre i contenuti prodotti dal Cantiere continuano a viaggiare attraverso mostre, conferenze, video, canali social e iniziative pubbliche.

L'ultima esposizione, dedicata alla nave scuola Palinuro e realizzata con la collaborazione della Lega Navale spezzina, è stata ospitata nel Palazzo del Governo della Spezia fino alla Giornata del Mare. Sempre con il sostegno della Lega Navale, il Cantiere ha affiancato anche un'impresa da Guinness dei primati: la realizzazione del paglietto più grande della storia della marineria, opera di Antioco Tilocca, ex nostromo del Vespucci, insieme a trenta studenti degli istituti nautici della Spezia, Olbia e Carrara.

Il Cantiere della Memoria guarda ai prossimi anni con nuovi progetti, tra mostre, spettacoli, concerti e rappresentazioni teatrali sulle barche d'epoca all'ormeggio.

Le prossime date della mostra "Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo":

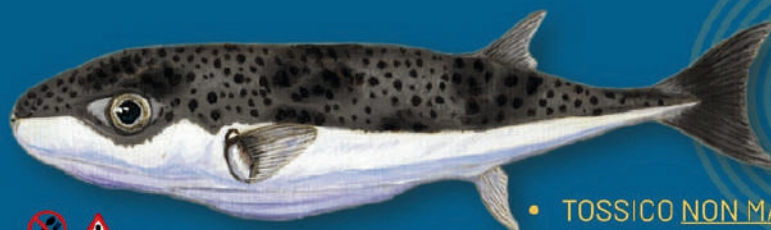
- LNI Santa Margherita Ligure, dal 19 luglio al 1° agosto
- LNI Padova, dal 15 al 30 settembre
- Museo del Mare di San Benedetto del Tronto, dal 5 ottobre al 3 novembre



Attenti a quei 4!

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

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



1



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

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

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



2



Pesce leone - *Pterois miles*
Taglia max 40 cm

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE *

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



3



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

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*



IN CASO DI

AVVISTAMENTO O CATTURA

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



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



Whatsapp + 320 4365210



Mail - alien@isprambiente.it



Posta sui gruppi OddFish o
Fauna Marina Mediterranea



4



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

- ATTENTI ALLE SPINE
- COMMESTIBILE*

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

40 anni di Aree Marine Protette

Un patrimonio naturale per il mare italiano

di Lara Maule

Biologa marina e responsabile ambiente della LNI

Nel 2026 ricorrono quarant'anni dall'istituzione delle prime Aree Marine Protette (AMP) italiane, una ricorrenza che offre l'occasione per riflettere sul valore di uno degli strumenti più importanti per la conservazione del nostro patrimonio marino e costiero. Oggi il sistema nazionale delle Aree Marine Protette comprende 30 AMP e 2 parchi sommersi, che tutelano complessivamente circa 231.000 ettari di mare e oltre 700 chilometri di costa. A queste si aggiunge il Santuario Internazionale dei Mammiferi Marini, noto come Santuario dei Cetacei, una vasta area del Mediterraneo nord-occidentale dedicata alla protezione delle specie marine più rappresentative. Le Aree Marine Protette sono istituite per salvaguardare ambienti di particolare pregio naturalistico, geomorfologico e biologico. Acque, fondali e tratti costieri vengono protetti non solo per la loro eccezionale biodiversità, ma anche per il valore scientifico, educativo, culturale ed economico che rivestono per le comunità locali e per il Paese.

Tra le protagoniste di questo anniversario vi è Ustica, la “perla nera” del Mediterraneo, un'isola di origine vulcanica le cui acque ospitano una straordinaria biodiversità. La Riserva Marina Naturale di Ustica, istituita nel 1986 insieme a Miramare, rappresenta la prima esperienza italiana di tutela marina. La sua nascita fu sostenuta dagli stessi pescatori dell'isola, consapevoli dell'importanza di proteggere le risorse marine per le generazioni future. L'Area Marina Protetta tutela habitat di grande valore, come le praterie di *Posidonia oceanica*, e specie emblematiche del Mediterraneo, tra cui *Pinna nobilis*, la tartaruga *Caretta caretta*, cetacei come tursiopi e stenelle e numerose specie ittiche. A quarant'anni dalla sua istituzione, Ustica resta un esempio di come conservazione e sviluppo sostenibile possano procedere insieme.

Nel Golfo di Trieste, Miramare è l'altra pioniera della protezione marina italiana. Pur essendo la più piccola Area Marina Protetta nazionale, rappresenta un importante centro di ricerca, monitoraggio scientifico ed educazione ambientale. L'area racchiude una notevole varietà di habitat, dalle scogliere ai fondali sabbiosi e fangosi, fino agli ambienti intertidali carat-



La mappa delle Aree Marine Protette italiane (elaborazione di Marevivo)



L'Area Marina Protetta di Miramare a Trieste (Foto: AMP Miramare)

terizzati dalle escursioni di marea tipiche dell'Alto Adriatico. Grazie alle sue attività di conservazione e divulgazione, Miramare continua a essere un punto di riferimento per la conoscenza e la tutela degli ecosistemi marini.

Nonostante i risultati raggiunti in quarant'anni di attività, l'istituzione e l'ampliamento delle Aree Marine Protette continuano talvolta a suscitare resistenze da parte di alcuni operatori economici locali. In particolare, una parte del settore della pesca professionale e sportiva teme che le limitazioni imposte nelle zone a maggiore tutela possano ridurre le opportunità di lavoro e di sfruttamento delle risorse marine. Anche alcune amministrazioni locali e operatori turistici esprimono talvolta preoccupazioni per i possibili vincoli alle attività economiche e alle nuove infrastrutture costiere.

Tuttavia, numerosi studi e l'esperienza maturata nelle aree protette italiane dimostrano che una gestione efficace produce nel medio e lungo periodo benefici concreti per la pesca, grazie all'effetto di ripopolamento delle specie ittiche, oltre a favorire un turismo più sostenibile e una maggiore valorizzazione del territorio.

Le criticità non riguardano soltanto l'accettazione sociale delle aree protette, ma anche la loro effettiva tutela. Secondo i dati diffusi da Legambiente nel 2025, nelle 32 Aree Marine Protette italiane e nelle aree marine dei parchi nazionali sono stati accertati 383 illeciti ambientali e legati alla pesca illegale, pari a oltre una violazione al giorno. Le infrazioni comprendono attività di pesca di frodo, navigazione non autorizzata, danneggiamento degli habitat marini e altre violazioni delle norme di tutela. Le sanzioni amministrative hanno superato i 257 mila euro. Questi numeri evidenziano come la semplice istituzione di un'area protetta non sia sufficiente: sono necessari controlli costanti, adeguate risorse economiche e il coinvolgimento delle comunità locali affinché la conservazione della biodiversità possa tradursi in una tutela realmente efficace.

Tra le iniziative della Lega Navale Italiana, si inserisce il progetto della barca *Sentinel-la Blu* per testimoniare il ruolo delle Aree Marine Protette come laboratori di ricerca ed educazione ambientale. L'imbarcazione sarà impegnata in attività di monitoraggio e divulgazione lungo alcune delle più significative AMP italiane: il Plemmirio, Capo Rizzuto, Torre Guaceto, il Conero e Miramare. L'iniziativa si sviluppa in collaborazione con gli enti gestori delle aree protette e con il supporto di Federparchi, che da anni promuove la valorizzazione e il coordinamento del sistema nazionale delle aree naturali protette, favorendo la diffusione di buone pratiche di conservazione e gestione sostenibile del patrimonio ambientale italiano. Un elemento distintivo del progetto è la stretta collaborazione con il mondo accademico e della ricerca. Le attività vengono infatti sviluppate insieme alle università dei territori coinvolti, tra cui l'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro", da molti anni partner strategico della Lega Navale Italiana. Le campagne di monitoraggio

consentiranno di approfondire la conoscenza dello stato di salute degli ecosistemi marini, analizzare la diffusione delle microplastiche e raccogliere informazioni utili alla ricerca scientifica e alla gestione delle aree protette, contribuendo alla definizione di strategie sempre più efficaci per la conservazione della biodiversità e la tutela del mare.

A quarant'anni dalla loro nascita, le Aree Marine Protette italiane rappresentano una storia di successo nella conservazione della biodiversità e nella gestione sostenibile delle risorse marine. Le sfide future non mancano: cambiamenti climatici, inquinamento, specie



Ricercatore nell'AMP Miramare (Foto: AMP Miramare)

aliene e pressione antropica richiedono strumenti sempre più efficaci di monitoraggio e gestione. Tuttavia, l'esperienza maturata in questi decenni dimostra che la protezione del mare produce benefici concreti per l'ambiente, per la pesca, per il turismo e per le comunità costiere.

Proprio in questa prospettiva si inseriscono le nuove iniziative di tutela in corso nel Paese. Tra i casi più significativi vi è quello di Capri, dove nel 2026 l'iter per l'istituzione dell'Area Marina Protetta ha registrato una decisiva accelerazione. Il progetto prevede una particolare attenzione alla salvaguardia dei Faraglioni e della Grotta Azzurra, simboli naturalistici dell'isola, con misure volte a limitare l'impatto del traffico nautico e del cosiddetto diportismo selvaggio. La futura area protetta punta a conciliare la tutela degli ecosistemi marini con le esigenze dell'economia locale, dimostrando come la conservazione della biodiversità possa diventare un'opportunità di sviluppo sostenibile per i territori costieri. L'esperienza di Capri conferma che le Aree Marine Protette non rappresentano soltanto uno strumento di difesa ambientale, ma anche un investimento sul futuro delle comunità che vivono e lavorano sul mare.



Il più grande mollusco bivalve del Mar Mediterraneo e specie endemica Pinna nobilis (www.monaconatureencyclopedia.com)



Il gasteropode marino Ercolania caerulea, endemico del Mar Mediterraneo (Foto: AMP Miramare)

Si può navigare nelle Aree Marine Protette? Sì, ma con delle restrizioni	
Zona	Navigazione
Zona A – Riserva integrale	Generalmente vietata. Possono accedere soltanto unità autorizzate per sorveglianza, ricerca scientifica, soccorso o attività di servizio.
Zona B – Riserva generale	Possibile ma regolamentata. Possono essere previsti limiti di velocità, autorizzazioni, corridoi obbligatori e divieti di ancoraggio.
Zona C – Riserva parziale	Generalmente consentita, nel rispetto dei limiti di velocità e delle regole locali su navigazione, sosta, ormeggio, ancoraggio e pesca.
Regola fondamentale: prima di entrare bisogna consultare la cartografia e il regolamento dell'Area Marina Protetta interessata. Anche nella stessa categoria di zona, prescrizioni, autorizzazioni e limiti possono variare da un'AMP all'altra.	

Il notiziario nautico di Bolina

di Alberto Casti

Giornalista e Direttore di "Bolina"

MAGGIO-GIUGNO

Addio a Ted Turner. Il fondatore della CNN è morto il 6 maggio nella sua casa vicino a Tallahassee, in Florida, all'età di 87 anni. Prima di dedicarsi agli affari fu tra i velisti di maggior successo della storia americana: vinse l'*America's Cup* nel 1977 al timone del 12 Metri *Courageous* e il *Fastnet* nel 1979. È stato l'ultimo skipper non professionista ad aver conquistato la brocca d'argento.

Antonio Squizzato è il Velista dell'Anno 2026. Il 7 maggio, a Villa Miani a Roma, la FIV ha eletto Antonio Squizzato, campione del mondo 2.4mR Inclusive, Velista dell'Anno. Il premio Armatore-Timoniere è andato a Giovanni Lombardi Stronati, quello della Barca dell'Anno al Maxi *Arca Sgr.*

A Goodchild la 1000 Race. Sam Goodchild su *Macif Santé Prévoyance* ha vinto l'8 maggio la quinta edizione della *1000 Race*, regata in solitario riservata alla classe Imoca svoltasi tra il Mare Celtico e il Golfo di Biscaglia. Lo skipper inglese ha tagliato il traguardo di Concarneau dopo 4 giorni, 22 ore e 9 minuti di navigazione. In gara c'era anche Francesca Clapcich, che ha chiuso al quinto posto su *11th Hour Racing*.

Ugolini e Giubilei campioni del mondo. Il 17 maggio, a Quiberon (Francia), l'equipaggio dell'Aeronautica Militare formato da Gianluigi Ugolini e Maria Giubilei ha vinto il Mondiale Nacra 17, davanti ai francesi Mourniac-Retornaz e ai britannici Gimson-Burnet.

Morte Arthaud, finalmente il processo. Il 22 maggio il tribunale di Parigi ha disposto il rinvio a giudizio per omicidio colposo dei produttori e dei responsabili della sicurezza del programma televisivo *Dropped*, coinvolti nell'incidente che nel 2015 costò la vita a Florence Arthaud e ad altre nove persone. Durante le riprese due elicotteri si scontrarono in volo a bassa quota nei pressi di Villa Castelli, in Argentina. La celebre navigatrice francese era una delle concorrenti del reality d'avventura.

Coppa America. La *Louis Vuitton Preliminary Regatta Sardinia* si è chiusa il 24 maggio nella Baia degli Angeli di Cagliari con un'entusiasmante doppietta per *Luna Rossa*: il team Senior, con Peter Burling e Ruggero Tita, ha vinto il titolo assoluto battendo *Emirates Team New Zealand* nel match race finale, mentre la squadra formata da Marco Gradoni, Margherita Porro, Maria Giubilei e Giovanni Santi si è aggiudicata il primo posto nel raggruppamento *Women & Youth*. Nel frattempo il Royal Prince Edward Yacht Club di Sydney ha lanciato la sua sfida. L'Australia diventa così ufficialmente il sesto sfidante della 38ª *America's Cup*.

Castore torna in mare grazie agli Scugnizzi. Il 28 maggio *Castore* è tornato a navigare nel Golfo di Napoli. Lo storico Half Tonner della Marina Militare è stato restaurato in tre anni da ragazzi a rischio di emarginazione nel laboratorio dell'associazione *Scugnizzi a Vela*. La barca, lunga 9,30 metri, sarà impiegata a supporto di progetti in favore dell'integrazione sociale.

A Ponza e Ventotene nuove regole per i rifiuti. Un'ordinanza del 29 maggio impone a tutte le unità in transito nelle isole di Ponza e Ventotene il conferimento

dei rifiuti di bordo. A tal fine sono stati promessi contenitori per la raccolta differenziata nei pontili e nei campi boe in concessione.

Campionato Italiano Finn. Alessandro Marega ha vinto il 31 maggio a Canignone il titolo italiano Finn con sette primi posti su otto prove corse. L'atleta friulano aveva già vinto la *Finn Gold Cup* in Australia a febbraio ed è il numero uno nella ranking list mondiale della classe dal 2024.

Marina Militare Nastro Rosa Tour. Il 26 maggio è partita da Venezia la sesta edizione del giro d'Italia a vela *Marina Militare Nastro Rosa Tour*. In gara dieci team impegnati tra Figaro Bénéteau 3, Waszp e wing foil. Nove le tappe nella rotta dalla Serenissima a Genova con scali intermedi a Cattolica, Vieste, Taranto, Siracusa, Tropea, Napoli e Portoferraio.

Lunven vince la Solitaire du Figaro. Nicolas Lunven ha conquistato il 6 giugno la 57ª edizione della *Solitaire du Figaro*. Per lo skipper bretone è il terzo successo al giro di Francia a vela, dopo le edizioni del 2009 e del 2017.

Da World Sailing linee guida per l'equità. La Federazione mondiale della vela ha pubblicato l'8 giugno le nuove Portrayal Guidelines. Si tratta di linee guida indirizzate ai media e agli organizzatori di eventi per evitare stereotipi e pregiudizi di genere nella comunicazione riservata allo sport velico. Il 9 giugno il Consiglio ha inoltre revocato le sanzioni sugli atleti bielorusi e i giovani russi; restano invece soggetti alla Neutrality Policy i russi adulti.

A Schmitz il record di wingfoil. Il ventenne Pierre Schmitz ha stabilito il 9 giugno a La Palme, in Francia, il nuovo record di velocità su wingfoil. L'atleta d'Oltralpe ha raggiunto i 32,99 nodi sul miglio nautico.

Addio Charlie Dalin. Charlie Dalin è morto di tumore l'11 giugno a 42 anni. Lo skipper francese ha affrontato la malattia in segreto sottoponendosi alle cure chemioterapiche anche durante l'ultimo *Vendée Globe*, il giro del mondo in solitario che l'ha visto trionfare col tempo record di 64 giorni, 19 ore e 22 minuti. Se ne va un fuoriclasse.

Spirito di Stella, via al tour dell'accessibilità. Il catamarano *Spirito di Stella* ha avviato il 12 giugno da Chioggia il tour WoW 2026. L'iniziativa prevede uscite in mare per persone con disabilità a Rimini, Porto San Giorgio, Brindisi, Augusta, Livorno, Roma, Napoli, Trieste e Venezia.

Mini Fastnet a Nicomatic e Zeste. Il *Mini Fastnet*, regata riservata alla classe Mini 6.50, si è concluso il 14 giugno con la vittoria di *Nicomatic - Petit Bateau* di Caroline Boule e Benoît Marie tra i Proto e di *Zeste de Citron* di Eliot Poughon e Basile Gautier tra i Serie. Il percorso ha portato la flotta dalla Manica al faro del Fastnet, in Irlanda, e di ritorno a Douarnenez. Italiani sesti tra i Proto con Dalla Rosa e Giacomo Nicchitta su *Bongo* e dodicesimi tra i Serie con Nicolò Gamenara su *Domosthene* insieme al francese Darmon.

Porta di Spalato, barca a vela affondata. Il 14 giugno un aliscafo di 56 metri ha speronato un cabinato francese nelle acque delle Splitska Vrata, in Dalmazia. Nell'incidente sono morte quattro persone. Arrestato il primo ufficiale della nave denominata *Krilo Eclipse*, che ora rischia una pena tra 3 e 15 anni di carcere.

Helly Hansen richiama giubbotti difettosi. Il 15 giugno l'autorità britannica ha disposto il richiamo di quattro modelli di aiuti al galleggiamento del produttore norvegese Helly Hansen per difetti che ne compromettono la funzione di sicurezza. I modelli interessati sono il 33818, il 33811, il 34258 e il 34240, con alcuni distinguo in base alle misure.

Vendée Arctique e il trionfo di Beccaria. Ambrogio Beccaria ha vinto il 16 giugno la *Vendée Arctique*, regata in solitario riservata alla classe Imoca. Partita il 7

giugno, la prova prevedeva un percorso libero con avvio da Les Sables-d'Olonne e ritorno, dopo aver superato il circolo polare artico. Francesca Clapcich ha chiuso al quinto posto.

Bandiere estere, il MIT corregge il tiro. Una circolare emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 18 giugno ridimensiona l'articolo 26-ter della legge *Valorizzazione della Risorsa Mare*, inerente la certificazione quinquennale cui sono ora obbligati i cittadini italiani proprietari di unità battenti bandiera estera: la visita dell'ente tecnico non richiede alloggio e non sancisce l'idoneità alla navigazione (responsabilità che resta dello Stato di bandiera). Il suo scopo è unicamente verificare l'assenza di carenze manutentive che possano generare rischi per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino. Critici i diporisti coinvolti.

SailGP, l'Australia domina. Dopo sette tappe corse e tre vittorie conseguite, gli australiani *Bonds Flying Roos* di Tom Slingsby guidano la classifica provvisoria della sesta stagione del *SailGP*, circuito itinerante riservato ai catamarani F50. Seguono gli spagnoli di *Los Gallos* e gli inglesi di *Emirates GBR*. Nona *Red Bull Italy*. Il 25 maggio è stato annunciato l'arrivo del circuito anche in Italia a Ostia (Roma) per l'edizione del 2027.

Record di miglia per Vespucci. L'*Amerigo Vespucci* è arrivato il 24 giugno a Baltimora dopo 47 giorni di navigazione da Genova. La nave scuola della Marina Militare, impegnata in una campagna nel Nord America, ha percorso 3.661 miglia: la navigazione senza scalo più lunga mai compiuta dallo storico veliero.

Per Rosetti due podi consecutivi. Il Class40 italiano *Maccaferri Futura* di Luca Rosetti ha chiuso la *Normandy Channel Race* al terzo posto il 3 giugno e la *Round Ireland Yacht Race* al secondo posto il 25 giugno. Il risultato conferma il momento positivo per lo skipper italiano, che per questa stagione ha come obiettivo la *Route du Rhum*, transatlantica in solitario in partenza a novembre da Saint-Malo (Bretagna) con traguardo in Guadalupa (Caraibi).

Da World Sailing un servizio online per l'altura. La Federazione mondiale della vela ha lanciato il 25 giugno l'*Offshore Hub*, sezione interna della piattaforma digitale della World Sailing Academy che raccoglie tutte le informazioni essenziali per chi gareggia in competizioni d'altura. Qui gli iscritti possono reperire regolamenti, rating, calendario delle regate oceaniche e altro ancora.

Il Cantiere della Memoria ha compiuto dieci anni. Il Cantiere della Memoria, piccolo museo della cultura marinara di Porto Venere, ha festeggiato il 26 giugno il decennale. Dal 2016 ha organizzato oltre cento eventi culturali tra mostre, spettacoli e conferenze.

Yann Quenet è approdato alle Marchesi. Il velista bretone Yann Quenet è arrivato il 30 giugno a Hiva Oa dopo 52 giorni di navigazione in solitario dalla Columbia Britannica. Lo skipper ha compiuto l'impresa nel corso del suo secondo giro del mondo a bordo di *Baluchon*, prototipo autocostruito in compensato marino lungo appena 4 metri.

La “barca della legalità”

Azzurra: Harmony 52

a cura di “Bolina”

L' Harmony 52 è una barca rara. Fu prodotta dal cantiere francese Poncin, con sede a La Rochelle, in Francia, tra il 2007 e il 2011, in circa venti esemplari. Disegnato dallo studio Mortain & Mavrikios (che si era già distinto per prolifiche collaborazioni con Dufour, Etap, Privilege Marine, Nautitech e che oggi lavora con Alubat), lo scafo fu costruito in vetroresina con la tecnica dell'infusione sottovuoto impiegata per i catamarani Catana, con cui Poncin condivideva stabilimenti e know-how produttivo. La barca, lunga 16 metri, era chiaramente orientata alla crociera, con una vocazione per il mercato del charter, dove trovò la sua naturale collocazione.

L'Harmony 52 si caratterizza per linee sobrie, pozzetto ampio e profondo, tuga bombata, baglio massimo (4,60 metri) arretrato così da garantire volume interno. Si distingue anche per le doti marine derivate dall'ampia lunghezza al galleggiamento e dal dislocamento medio-pesante (13,5 tonnellate). Manovrabile e con buona stabilità di rotta, può essere gestita agevolmente anche da un equipaggio ridotto.

Voluminoso e profondo il pozzetto dispone di ampie panche laterali e tavolo centrale al poppavia del quale è situata la postazione di comando con doppia ruota del timone. Una spiaggetta sullo specchio di poppa consente l'accesso in mare.

Il piano velico è frazionato a 9/10, con una superficie complessiva di 127 metri quadrati di tela divisi tra randa e genoa parzialmente sovrapposto. A questi si aggiunge un asimmetrico per le andature portanti.

Sottocoperta, l'Harmony 52 appare quasi come un miniappartamento, con un'altezza d'uomo in quadrato che supera i due metri. Gli ambienti sono rivestiti in legni chiari e illuminati dai numerosi punti luce presenti sulla tuga. Gli allestimenti sono disponibili in due configurazioni: la versione *charter* con cinque cabine doppie (due delle quali a cuccette sovrapposte) e tre o quattro bagni, e la versione *armatoriale* con tre cabine. Funzionale la zona carteggio immediatamente a dritta della discesa, ampia la cucina disposta per baglio a sinistra e contrapposta al quadrato con divano a C.

Il motore è un entro bordo diesel Volvo Penta, nelle varianti D2 o D3, fino a 110 cavalli.

La produzione dell'Harmony 52 si interruppe nel contesto delle difficoltà finanziarie che investirono il gruppo Poncin a partire dal 2008, quando il cantiere fu posto in amministrazione controllata. Un successivo accordo di ristrutturazione permise all'azienda di proseguire l'attività, ma segnò la fine della linea Harmony: il gruppo si riorganizzò progressivamente attorno al solo marchio Catana, fino a mutare nel tempo la propria ragione sociale in Catana Group.

È un Harmony 52, *Azzurra*, una delle barche confiscate alla criminalità organizzata ed entrate a far parte della “flotta della legalità” della Lega Navale Italiana. L'imbarcazione è stata intitolata alla memoria del giudice Rosario Livatino, il cosiddetto “giudice ragazzino”, assassinato dalla mafia il 21 settembre del 1990. Assegnata alla sezione di Patti, *Azzurra* ha partecipato alla quarta edizione di “Vela & Salute” e ha portato in mare persone con disabilità in occasione degli Open Day LNI.



La Lega Navale in Liguria

un microcosmo marino

Intervista alla Delegata regionale ligure Monica Corte

di Rachele Colasante

Addetta alla comunicazione della LNI

Monica, come è nato il tuo legame con la Lega Navale Italiana e da quanto tempo sei socia?

Il mio legame con la Lega Navale Italiana nasce oltre dieci anni fa, in occasione di iniziative ambientali promosse dal Comune di Chiavari a cui ho preso parte in qualità di Ambasciatore Pelagos. In seguito sono stata invitata a partecipare a “Gente di Mare”, un grande evento open air a ricorrenza annuale organizzato dalla sezione di Chiavari-Lavagna e destinato a diffondere la passione per il mare agli alunni delle quarte elementari del comprensorio scolastico del territorio.

In quel contesto ho scoperto un vero e proprio microcosmo di attività, una realtà capace di dialogare costantemente con il territorio, con le autorità civili e militari, di collaborare con le scuole e di promuovere la cultura marinara, dimostrando sempre una straordinaria sensibilità sociale e di tutela per l'ambiente.



*La Delegata regionale LNI per la Liguria
Monica Corte*

Ricordo con grande chiarezza l'accoglienza calorosa e la passione per lo sport che si respirava nell'aria. All'epoca non ero ancora consapevole che quella singola esperienza racchiudesse in sé l'anima e l'intera proposta della Lega Navale. Oggi, ripensandoci, mi rendo conto che fin da quel primo momento ero già entrata in contatto con i suoi valori più autentici. Gli stessi che mi hanno spinto a tesserarmi e che ancora oggi mi accompagnano. Il mio percorso da socia e successivamente come consigliera è stato un continuo approfondimento di cultura marinara, di realizzazione di progetti caratterizzato dalla curiosità e dall'apertura verso il nuovo non ancora esplorato. Ho seguito da vicino le dinamiche di sezione, le attività ambientali e culturali. Ricordo in particolare la creazione nel 2021 di una Rassegna Fotografica on-board in occasione dell'evento 10.000 Vele di solidarietà, un grande flash mob della vela e il mio primo contatto con il CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche e l'allora Direttore Paolo Rastrelli. Grazie alla sua collaborazione siamo risaliti a foto e manifesti d'epoca tradotti in pannelli di opere fotografiche di donne e mare affissi alle battaglie della barca sociale. Ancora oggi i pannelli dismessi sono appesi alle pareti della sede.

Nel 2022 mi sono candidata come presidente, la prima donna della sezione in 114 di storia. L'intuizione di riorganizzare e rimodernare la sede in occasione dei festeggiamenti per i 115 anni della sezione ha rivitalizzato i rapporti con il territorio e ha portato a realizzare la Team Race Città di Chiavari, la regata a squadre Classe Optimist (quattro squadre contro quattro). L'organizzazione è stata imponente (la sezione è all'interno del Porto) con la creazione di una task-force di soci e un tavolo di co-organizzazione presenti l'assessorato al Demanio e al Turismo, Marina Chiavari, la FIV, la classe Optimist, la Guardia Costiera. Una sfida a terra e a mare dove la regata ha portato una ventata di energia ed entusiasmo. E con la sezione di LNI Santa Margherita Ligure che ha vinto il Trofeo etico premio speciale 2024 per il comportamento in mare. Come dire... ci sono cose che solo la Lega Navale riesce a fare!

Nel 2025, al termine del mio mandato, mi sono candidata come delegata regionale per la Liguria affiancando l'Ammiraglio Roberto Camerini.

Qual è stato il percorso che ti ha portato ad assumere il ruolo di Delegato Regionale della Liguria e quali aspetti di questo incarico ritieni più stimolanti?

Per me essere Delegata è uno sguardo a 360° su tutte le realtà e le opportunità che le sezioni possono navigare. Si traduce nel vestire con responsabilità 129 anni di storia della Lega Navale, facendomi promotrice di un legame profondo tra il tessuto sociale e la cultura marinara. La vita quotidiana all'interno della nostra associazione è fatta di sfide stimolanti e continue. Ciò che mi appassiona maggiormente sono le novità, la progettualità che crea valore reale e condiviso sul territorio, grazie alla sinergia tra le linee guida della LNI centrale e il recepimento delle diverse sezioni.

Tra le esperienze che hai promosso in Liguria c'è Design 4 Future, un progetto che ha unito il mondo del design, della nautica e dell'accessibilità coinvolgendo le Sezioni del Tigullio. Quanto è stato importante partire dalle caratteristiche del territorio ligure per costruire questa iniziativa e quali risultati ritieni siano stati più significativi per la comunità e per la Lega Navale Italiana?

Progettare per il territorio significa progettare con il territorio, nel caso di Design4Future ha rappresentato valorizzare l'identità locale, saper leggere le diversità e le caratteristiche di ogni singola sezione del Tigullio. A volte bastano pochi chilometri per determinare una diversa cultura.

Una vera e propria geografia delle differenze che si traduce anche negli approdi e nella loro morfologia. Saper parlare il loro linguaggio oltre alla sensibilità nel considerare unica ogni comunità è stata molto apprezzata.

Quali sono, a tuo avviso, i principali punti di forza delle Sezioni e Delegazioni della Liguria e quali sfide ritieni necessario affrontare nei prossimi anni?

Il vero punto di forza della Lega Navale è la nostra attitudine più profonda: la capacità di attingere alla storia, guardare oltre intercettando prospettive inedite dando spazio a nuove idee.



Corte ha ricoperto per un mandato l'incarico di presidente della LNI Chiavari-Lavagna



La sede della Lega Navale di Genova

della formazione territoriale Liguria Piemonte della LNI Rosario Guagliardo insegna all'Università della terza età...è proprio vero, il mare resta nel sangue, nei ricordi e negli odori di salmastro.

La Lega Navale Italiana svolge un ruolo importante nella diffusione della cultura del mare. Quali iniziative ritieni più efficaci per avvicinare le nuove generazioni alle attività nautiche e ai valori dell'Associazione?

La storia della Lega Navale ci racconta che già nel primo Statuto del 1899 (art.11 ndr) le donne avevano la piena partecipazione e parità dei diritti. Oggi abbiamo superato le 17.000 presenze e questa realtà si traduce in progetti contemporanei di altissimo impatto sociale, penso alla campagna "Cima Rossa" per contrastare la violenza contro le donne, al "Forum della Nautica al femminile", nato da un mio incontro fortunato con una scrittrice e ingegnere navale Donatella Mascia, per promuovere l'empowerment al femminile nella Blue Economy e alle molte attività presenti nelle sezioni italiane. Di grande importanza lo sport in acqua che



Competizione remiera alla LNI Sestri Levante

È in questa cornice che va inserito l'ingaggio emotivo con il mare per offrire ai giovani l'opportunità di scoprire e sviluppare abilità e competenze che si possano nel futuro tradurre anche in occupazione professionale. Per questo le attività con le scuole di diverso ordine e grado sono importanti. Ogni età ha il suo modo di apprendere, di sognare avventure o di riscattarsi, dalle elementari ai licei. Mettere a confronto le tre generazioni significa trasmettere il valore delle piccole cose nella vita, che sono quelle che ti accompagnano e che ricorderai in futuro. Basta pensare che il coordinatore

si trasforma in una vera e propria terapia psicologica configurandosi come antidoto alla paura per le donne che affrontano o hanno superato il tumore. La paura del futuro cede il passo alla concentrazione sul presente tra mare e vento. La resilienza e i numeri parlano da soli.

Da donna che ricopre un incarico di responsabilità nell'Associazione, quali esperienze o insegnamenti ritieni possano essere di ispirazione per le giovani che desiderano impegnarsi nel mondo della nautica e dell'associazionismo?

Alle giovani donne parlerei di passione, tenacia e sensibilità. Sono i migliori compagni di viaggio: in barca,



Un momento del Forum Nautica al Femminile alla Spezia

nel lavoro di squadra e nelle sfide di ogni giorno. Per me rappresentano la fonte d'ispirazione più autentica per impegnarsi, scoprire sé stesse e costruire il proprio ruolo divertendosi.

Guardando al futuro, quali obiettivi ti piacerebbe raggiungere per la Liguria e quale contributo può offrire il territorio allo sviluppo dell'intera Lega Navale Italiana?

Guardando al futuro mi piacerebbe creare un grande evento che riunisca tutte le sezioni della Lega Navale trasformando la Liguria nel palcoscenico ideale di una nuova narrazione marinara. Sarebbe l'occasione ideale per attivare una rete senza precedenti. È qui che il nostro spirito, il mood della Lega Navale si esprime al massimo: nell'accoglienza calorosa di chi condivide la nostra visione, in una sinergia mossa dalla passione per il mare e protetta da un autentico senso di collaborazione. Lo stesso che serve per andar per mare. Insieme.



Attività nautica alla LNI Sestri Levante

Diario di bordo della LNI

di Rachele Colasante

Addetta alla comunicazione LNI

Lega Navale Italiana e Associazione Italiana Sindrome Fibromialgica uniti per sensibilizzare sulla fibromialgia

In occasione della Giornata Mondiale della Fibromialgia del 12 maggio, l'Associazione Italiana Sindrome Fibromialgica (AISF) e la Lega Navale Italiana (LNI) hanno unito le forze per dare voce ai pazienti fibromialgici e accendere i riflettori su una patologia che colpisce circa 2,5 milioni di italiani, interessando prevalentemente le donne.

Nel fine settimana del 9 e 10 maggio, le due associazioni hanno promosso una serie di attività congiunte che si sono svolte a Napoli, Reggio Calabria, Palermo, Siracusa, Chiavari, Alghero, Ostia, Trapani, Castellammare e Marzamemi, in linea con le iniziative di promozione della salute sostenute dalla Lega Navale Italiana.

Le iniziative hanno previsto momenti di sensibilizzazione sia a terra sia in mare, coinvolgendo pazienti e volontari AISF insieme ai soci della LNI, con l'obiettivo di diffondere una maggiore consapevolezza sulla sindrome fibromialgica e sul suo impatto nella vita quotidiana di chi ne soffre.

Tra le attività realizzate, particolare rilievo hanno avuto le veleggiare sociali a bordo delle imbarcazioni messe a disposizione dalla Lega Navale Italiana, che hanno contribuito a richiamare l'attenzione pubblica su una patologia caratterizzata da dolore muscolo-scheletrico diffuso e affaticamento cronico. Il termine fibromialgia indica infatti dolore nei muscoli e nei tessuti connettivi fibrosi, come legamenti e tendini.

Definita "sindrome" per la presenza simultanea di diversi segni e sintomi clinici, la fibromialgia resta ancora oggi una condizione poco riconosciuta. Attraverso queste ini-

ziative, AISF e LNI hanno voluto sensibilizzare istituzioni e opinione pubblica sull'importanza del riconoscimento della malattia e sulla necessità di garantire ai pazienti diritti, cure adeguate e un adeguato supporto assistenziale.

Quinta edizione degli open day LNI

Si è conclusa con successo la quinta edizione degli Open Day della Lega Navale Italiana, l'iniziativa nazionale che dal 2022 apre le porte delle Sezioni e Delegazioni LNI per far conoscere al pubblico la missione, i valori e le attività dell'associazione.

L'edizione 2025 si è svolta in due fine settimana, dal 15 al 17 maggio e dal 22 al 24 maggio, coinvolgendo numerose sedi della Lega Navale Italiana in tutta la Penisola. Migliaia di cittadini, studenti, giovani e famiglie hanno partecipato alle iniziative organizzate dalle oltre 250 strutture territoriali dell'associazione.

Nel corso degli Open Day sono stati proposti eventi culturali, attività sportive e sociali, incontri divulgativi e iniziative dedicate alla tutela dell'ambiente marino, tutte ad accesso libero e gratuite. L'iniziativa ha rappresentato un'importante occasione per avvicinare il pubblico al mondo della nautica, del mare e della cittadi-



nanza attiva, valorizzando il ruolo che la Lega Navale Italiana svolge quotidianamente a favore delle comunità locali e della diffusione della cultura marittima.

“Velando”, la Lega Navale Italiana presenta i risultati del progetto al Palafijlkam di Ostia

Si è svolto il 18 maggio presso il Palafijlkam di Ostia l'evento conclusivo del progetto “Velando”, promosso dal Ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli e realizzato dalla Lega Navale Italiana in qualità di ente capofila, in collaborazione con la Federazione Italiana Vela e numerosi partner del mondo sanitario e del terzo settore.



L'iniziativa ha coinvolto 27 città italiane, 90 istruttori, 125 operatori, 47 skipper e circa 300 partecipanti, con l'obiettivo di promuovere l'inclusione sociale e migliorare la qualità della vita delle persone con disabilità attraverso la vela e le attività nautiche.

Nel corso dell'evento sono stati presentati i risultati e i dati scientifici raccolti durante il progetto, che hanno evidenziato i benefici della cosiddetta “velaterapia” sul benessere fisico, relazionale e sociale dei partecipanti. Tra le esperienze più significative, le attività realizzate con giovani con disturbo dello spettro

autistico tra Piemonte e Liguria e il progetto “Pronti a salpare 2”, sviluppato insieme all'Istituto Ortopedico Rizzoli per valutare gli effetti della pratica velica sulle persone con malattie rare scheletriche.

Grazie alla rete delle proprie Sezioni e Delegazioni, la Lega Navale Italiana ha reso possibile un modello di inclusione fondato sull'accesso al mare e agli sport nautici, rafforzando la collaborazione tra istituzioni, sanità e terzo settore e confermando il valore del mare come strumento di crescita, partecipazione e inclusione.

A Ostia gli studenti della Sapienza Università di Roma protagonisti a bordo delle “barche della legalità” intitolate a Piersanti Mattarella e Carlo Alberto Dalla Chiesa

Si è concluso a Ostia il modulo didattico promosso dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con Sapienza Università di Roma, un percorso formativo che ha portato studenti e personale dell'ateneo a vivere un'esperienza diretta in mare all'insegna della legalità, della sostenibilità e della cultura marittima.

Protagoniste della giornata finale sono state Eros e Spyros, due imbarcazioni a vela confiscate alla criminalità organizzata e affidate alle Sezioni della Lega Navale Italiana di Ostia e Fiumicino. Gli studenti del corso di laurea magistrale in “Amministrazione,



Innovazione e Sostenibilità Ambientale” hanno preso parte a un’attività di navigazione dal Porto di Ostia, affiancati dai volontari dell’associazione.

Le due imbarcazioni fanno parte del progetto nazionale “Mare di Legalità”, che punta a recuperare e riutilizzare per finalità sociali, educative, sportive e ambientali i beni sottratti alla criminalità organizzata. In pochi anni il programma ha consentito di restituire alla collettività decine di barche un tempo impiegate in attività illecite, trasformandole in strumenti di inclusione, formazione e promozione dei valori civici.

Le vele di Eros e Spyros ricordano rispettivamente Piersanti Mattarella e Carlo Alberto Dalla Chiesa, figure simbolo dell’impegno dello Stato contro mafia e criminalità. Attraverso il progetto, la Lega Navale Italiana mantiene viva la memoria delle vittime di mafia e terrorismo, portandone le storie nelle scuole, nelle università e nei porti italiani.

L’iniziativa ha rappresentato l’ultima tappa di un percorso avviato presso il Dipartimento di Scienze Politiche della Sapienza con incontri dedicati alla leadership, all’organizzazione del lavoro di squadra e alla sostenibilità. Al centro del progetto il valore educativo della navigazione, che consente di sperimentare concretamente collaborazione, responsabilità, rispetto delle regole e tutela dell’ambiente.

L’attività rientra nella collaborazione tra Sapienza Università di Roma e Lega Navale Italiana per promuovere percorsi formativi e di sensibilizzazione sui temi della sostenibilità, della sicurezza in mare e della legalità.

Al via i corsi per i vincitori del concorso Rai al Centro Nautico della Lega Navale Italiana di Sabaudia.

Presso il Centro Nautico Nazionale della Lega Navale Italiana (LNI) di Sabaudia si è concluso il secondo turno dei corsi nautici dell’estate



2026, al quale hanno partecipato anche dieci giovani vincitori di un concorso promosso dalla Rai e realizzato nell’ambito dell’accordo di collaborazione istituzionale tra la Lega Navale Italiana e la Rai – Direzione Canone, Beni Artistici e Accordi Istituzionali.

L’accordo di collaborazione ha confermato il proprio obiettivo di promuovere progetti di comunicazione e divulgazione dedicati alla cultura marittima, agli sport nautici, alla formazione legata al mare, all’inclusione sociale e alla sostenibilità ambientale. L’iniziativa ha inoltre contribuito a valorizzare la tutela degli ecosistemi marini, costieri e delle acque interne, con particolare attenzione ai giovani, alle persone con disabilità e a chi vive condizioni di fragilità.

I dieci giovani partecipanti, nati tra il 4 luglio 2010 e il 21 giugno 2012 e selezionati tramite estrazione tra coloro che avevano aderito all’iniziativa, sono stati ospitati presso il Centro Nautico Nazionale della Lega Navale Italiana dal 22 giugno al 3 luglio. Durante il soggiorno hanno preso parte a un percorso formativo e sportivo immerso nel contesto naturale del Lago di Paola, a Sabaudia, scegliendo una delle tre discipline proposte: vela, canoa o canottaggio, sotto la guida degli istruttori qualificati della Lega Navale Italiana.

Nel corso delle attività i partecipanti hanno approfondito la conoscenza del mare attraverso lezioni teoriche ed esperienze pratiche, acquisendo competenze nautiche, rafforzando lo spirito di squadra e l’autonomia personale e sviluppando una maggiore sensibilità nei confronti della tutela dell’ambiente.

Firmato al CONI l'intesa tra Lega Navale Italiana e FIPSAS

È stato sottoscritto presso la Sala dei Presidenti del CONI il Protocollo d'intesa triennale tra la Lega Navale Italiana e la FIPSAS – Federazione Italiana Pesca Sportiva Attività Subacquee e Nuoto Pinnato, con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione già in essere tra le due organizzazioni e promuovere iniziative congiunte nei settori delle attività subacquee, della pesca sportiva e del nuoto pinnato.



L'accordo punta a favorire una maggiore diffusione delle discipline federali all'interno delle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana, coinvolgendo in particolare giovani, studenti e persone con disabilità. Tra gli ambiti di collaborazione rientrano anche le iniziative dedicate alla tutela dell'ambiente, come *Pulifondali* e *Pulispiagge*, la promozione della sicurezza in mare, anche attraverso il sostegno alla campagna "Eliche responsabili", e lo sviluppo di attività formative con percorsi didattici e di qualificazione per istruttori.

Il Protocollo prevede inoltre l'utilizzo delle sedi e delle basi nautiche della Lega Navale Italiana per la realizzazione di progetti sportivi, formativi, ambientali e sociali, valorizzando la capillare presenza della LNI sul territorio nazionale e le competenze tecniche e sportive della FIPSAS.

Alla firma dell'intesa hanno partecipato il Presidente del CONI Luciano Buonfiglio, il Presidente della Lega Navale Italiana Donato Marzano e il Presidente della FIPSAS Ugo Claudio Matteoli.



«Carlo Romeo appartiene a quella ristrettissima categoria di autori nostrani che adoperano sapientemente l'arma dell'ironia per alleggerire e per difendersi da sé stessi.»

ANDREA CAMILLERI



IN LIBRERIA E STORE ONLINE
MURSIA

Il mio mare

Un luogo dove ritrovarsi

di Francesca Lollobrigida

Pattinatrice di velocità su ghiaccio, due volte campionessa alle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2006

Il mare è il luogo in cui ritrovo me stessa. Mi calma, mi accoglie, mi fa respirare più profondamente. Davanti alla sua immensità riesco a sentirmi veramente libera. È la stessa libertà che ritrovo sul ghiaccio. È per questo che ogni volta che torno dai raduni o dalle gare devo assolutamente andare al mare, che sia di giorno o di notte. Sentire il rumore delle onde, che sia calmo o agitato, mi ricarica le energie. Quando esco con la barca, un tuffo in mare aperto mi fa sentire incredibilmente senza pensieri. Inoltre, ci sono una serie di ricordi personali che porto sempre dentro di me. Il primo risale a quando ero piccola. A farmi scoprire davvero il mare è stata mia nonna paterna, Anna Maria, che viveva a Ladispoli, una cittadina sul litorale laziale a pochi chilometri da Roma. Ogni volta che andavamo a trovarla, non vedevo l'ora che mi portasse a fare lunghe passeggiate in riva al mare. Sin da bambina, quest'ultimo mi trasmetteva quella stessa sensazione di infinito che sento profondamente ancora oggi. Poi il mare è stato anche il primo punto d'incontro con mio marito Matteo. Lui è marchigiano e per tanti anni ci siamo ritrovati a San Benedetto del Tronto. Qui abbiamo iniziato la nostra conoscenza perché con la mia famiglia avevo casa proprio davanti al mare. Quando ogni sera veniva a trovarmi, passavamo ore e ore a chiacchierare sulla spiaggia e la luna che si rifletteva sul mare è stata la scintilla del nostro amore. Il mare ci ha fatto innamorare, ci ha unito e, non a caso, prima di sposarci abbiamo scelto di iniziare la nostra convivenza a Ladispoli, dove abitiamo ancora oggi. Infine, ci tengo a sottolineare che il mare è una costante importante anche per la mia preparazione atletica. Qui ho preparato tutti i miei successi

olimpici, mondiali ed europei. Aniché trasferirmi in pianta stabile al Nord, come tanti altri atleti della mia disciplina sportiva, ho deciso di rimanere qui anche perché mi rilassa tantissimo allenarmi in bicicletta con mia sorella Giulia o fare sedute di atletica, balzi, esercizi di curve sul lungomare. Tante volte mi capita addirittura di fare gli allenamenti serali sul bagnasciuga. Io e Matteo abbiamo già trasmesso due grandi passioni al nostro primogenito Tommaso: lo sport e il mare.



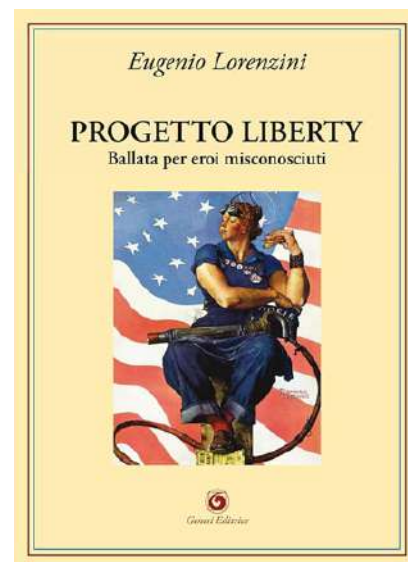
Lettere in pozzetto

**“Progetto Liberty. Ballata per eroi misconosciuti”
di Eugenio Lorenzini (Genesi Editrice)**

di Luciano Magnanelli

Vicepresidente della Lega Navale Italiana

L il libro che “lettere in pozzetto” propone per questo numero ai propri lettori è “Progetto Liberty. Ballata per eroi misconosciuti”, un’opera di Eugenio Lorenzini pubblicata da Genesi Editrice. Libro di mare che ha come protagonista una classe di navi, “Progetto Liberty” è anche un libro storico che celebra, sulla falsariga di un poema epico, lo sforzo umano e tecnico-industriale compiuto dagli Stati Uniti durante la seconda guerra mondiale per sostenere lo sforzo bellico in Europa. È anche un libro fuori dagli schemi perché è scritto in versi, sotto forma di ballata, scelta stilistica inusuale che invece si rivela pagante, in termini di fruibilità e di coinvolgimento del lettore, specie quando il focus del racconto si sposta sulla dimensione umana dei personaggi che popolano la seconda parte del libro. Personaggio principale del libro è la Liberty ship, costruita in migliaia di esemplari dagli Stati Uniti durante la Seconda guerra mondiale, impresa considerata tuttora uno dei più grandi successi della cantieristica navale e dell’industria bellica americana in particolare, resa possibile grazie ai metodi innovativi per l’epoca che prevedevano il ricorso alla saldatura invece della tradizionale chiodatura, alla costruzione modulare con sezioni prefabbricate ed alla produzione contemporanea in numerosi cantieri navali. Il libro ripercorre la genesi del progetto con figure storiche reali che si alternano sullo sfondo, Franklin Delano Roosevelt, il primo ministro britannico Winston Churchill, l’ammiraglio Emory Lan, il progettista Cyril Thompson e l’imprenditore Henry Kaiser, figure visionarie, lungimiranti ed animate da una ferrea volontà. In primo piano invece gli aspetti tecnici più interessanti che il libro affronta in modo equilibrato, evitando il luogo comune secondo cui “le Liberty si rompevano perché erano saldate”, sposando invece la tesi generalmente accettata dalla storiografia dell’ingegneria navale che attribuisce i problemi di frattura osservati su alcune Liberty alle caratteristiche metallurgiche degli acciai dell’epoca, basse temperature, concentrazioni di tensione in alcuni dettagli costruttivi (spigoli vivi dei boccaporti) e conoscenze ancora limitate della meccanica della frattura. Di certo la saldatura rappresentava una innovazione tecnologica indispensabile per raggiungere i ritmi produttivi richiesti dalla guerra, ma non solo: la costruzione delle Liberty fu possibile grazie a un’enorme mobilitazione di lavoratori qualificati coordinati su larga scala dove la valorizzazione delle competenze seguiva di pari passo l’innovazione nei processi produttivi, modello industriale che il libro attribuisce all’intuizione di figure come l’industriale Henry J. Kaiser. L’autore si spinge oltre nella valorizzazione del lavoratore rappresentato non solo come semplice esecutore, ma come protagonista “misconosciuto” di un’impresa storica che diventa parte essenziale della vittoria degli Alleati. Ecco che anche i personaggi femminili di Emma e Norma rappresentano il cambiamento sociale che la Seconda guerra mondiale rese inevitabile quando l’urgenza di costruire rapidamente migliaia di navi costrinse l’industria ad abbattere molte barriere occupazionali, dimostrando come la costruzione delle navi Liberty sia stata anche una storia di emancipazione. Sono personaggi di fantasia, ma perfettamente delineati che dimostrano, da un lato, che il valore professionale non dipende dal genere ma dalle competenze mentre, dall’altro, evidenziano il lato umano dello sforzo produttivo. Libro in cui elementi di storia, di tecnica navale, e di organizzazione industriale si fondono mirabilmente senza oscurare l’aspetto umano e le storie dei protagonisti sapientemente descritti, “Progetto Liberty” di Eugenio Lorenzini è un libro che non mancherà di arricchire e coinvolgere i nostri lettori e che per questo trova una sua adeguata collocazione fra le “lettere in pozzetto”.



MAREVIVO OCEAN ACADEMY

Scopri tutto
sugli Oceani!



moa.marevivo.it

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

An abstract graphic featuring flowing, liquid-like shapes in various shades of blue and white, set against a dark blue background. The shapes appear to be splashing or moving across the frame, creating a sense of motion and depth.

SNIM

SALONE NAUTICO DI PUGLIA

dal **22** al **26 Ottobre** 2026
Marina di Brindisi

www.snimpuglia.it