

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

gennaio - febbraio 2023

Paesaggi sonori
sottomarini,
la scienza studia la
voce del mare

Barletta ospita
i mondiali 2023 di
Coastal Rowing e
Beach Sprint Finals



Lega Navale
rivista bimestrale registrata al Tribunale
di Roma n. 7727 del 24.10.1960

Proprietà LEGA NAVALE ITALIANA
Editore DONATO MARZANO

Direttore Responsabile
ANTONIO G. COSENTINO

REDAZIONE
MARINA PAGANO

DIREZIONE-AMMINISTRAZIONE
via Guidubaldo del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06.809159203
e-mail: direttore.rivista@leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

CENTRALINO PRESIDENZA NAZIONALE
tel. 06.80915901-02-03

SITO WEB
www.leganavale.it

STAMPA
Fotolito Moggio - Villa Adriana, Tivoli

IMPAGINAZIONE
Stilgrafica - Roma

PROGETTO DELLA RIVISTA A CURA DI
ANTONIO G. COSENTINO

NORME PER LA COLLABORAZIONE

La collaborazione è aperta a tutti. Gli articoli, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore.

La direzione si riserva di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno.

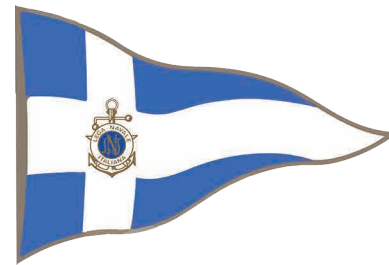
Gli articoli, concordati con il direttore, dovranno essere corredati da foto (in formato .tiff o .jpg di dimensioni minime 18x13 cm con risoluzione non inferiore a 300 dpi) e didascalie.

Gli articoli dovranno essere redatti evitando l'uso di acronimi, che eventualmente vanno esplicitati.

L'accoglimento degli articoli non impegna la direzione alla pubblicazione né alla retribuzione.

Tutti i diritti sono riservati. Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione del direttore responsabile. ©

La Rivista è stata chiusa il 30.4.2023



AVVISO AGLI ABBONATI

La Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana informa che, per compensare la mancata stampa e spedizione di due numeri del 2022, i primi due numeri dell'anno 2023 verranno inviati gratuitamente.

Si è spento all'età di 91 anni Giancarlo Basile, velico di fama internazionale per la Marina Militare e autore di numerosi scritti e testi della Lega Navale Italiana.

Nato il 6 dicembre 1931 a La Maddalena, Basile ha frequentato



l'Accademia Navale dal 1951 al 1955, distinguendosi nello sport della vela e ottenendo il brevetto di abilità marinaresca.

Nel 1956 fa parte dell'equipaggio di "Artica II", lo yawl della Marina Militare che vince la prima regata STA (Sail Training Association) da Torbay a Lisbona. Da Tenente di Vascello, al comando dello yacht da regata della M.M. Stella Polare, ha partecipato all'edizione 1966 della regata internazionale della Giraglia, giungendo al primo posto e stabilendo su quel celebre percorso di regata d'altura di 243 miglia, il record di velocità in 29 ore nette, rimasto imbattuto per 18 anni.

Nel 1970, con il grado di Capitano di Corvetta, lascia la Marina Militare per diventare pilota di linea dell'Alitalia su rotte nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Dal 1991 teneva un'intensa attività pubblicistica, con contributi pubblicati, tra gli altri, sulle riviste "Lega Navale", Bolina e sul Notiziario CSTN della LNI. Nel 1992 Basile è stato imbarcato come giornalista su Nave Vespucci per raccontare le Colombiadi, in occasione del cinquecentenario della scoperta dell'America.

Il Com.te Basile è l'autore de "Il gioco della vela con la Lega Navale Italiana", testo adottato nei Centri Nautici Nazionali LNI su cui, negli anni, si sono formati migliaia di giovani marinai.

Il ricordo del Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, Ammiraglio Donato Marzano: "Ho avuto il privilegio di conoscere Giancarlo nel 1980 in quanto zio di mia moglie, di uscire in barca con lui e di parlare di mare che ha sempre amato e rispettato. È stato un formatore e divulgatore della vela anche per la LNI ma è stato soprattutto maestro di vita e di mare."

sommario

Anno CXXV gennaio-febbraio 2023

14

I registri del diporto e la loro funzione
di Aniello Raiola



26

Paesaggi sonori sottomarini
di Marina Viola

18

Negli abissi, a caccia di relitti e di storie da ricostruire e raccontare
di Emanuele Scigliuzzo

2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

32

Sport e inclusione: binomio possibile con il progetto Hansa
di Anita Fiaschetti

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

40

A tu per tu: l'incontro con Andrea Ricci, pagagliando in kayak la Liguria
di Antonio Cosentino

6

Il dominio subacqueo
di Alessandro Lentini

46

La Spezia: il Museo Tecnico Navale
di Leonardo Merlini

12

Il Green Deal europeo passa anche dal mare
di Alessandro Lentini

16

Migliorare la qualità del viaggio, con il traghetto si può
di Maurizio Caldera

50

Il grande condottiero partenopeo Francesco Caracciolo
di Fabio Dal Cin

54

Barletta ospita i mondiali 2023 di Coastal Rowing e Beach Sprint Finals
di Pasquale Prinzivalli

58

Sicurezza e medicina a bordo: i farmaci
di Mario Busetto

61

... la parola alle nostre Sezioni

64

Recensioni

In copertina:

Doppio femminile Over 19 oro ai campionati italiani di Beach Sprint - Barletta 2023, Federica Chisena, Maria Postiglione.

di Antonio Cosentino



Emergenza climatica, emissioni antropiche dei principali gas serra e riscaldamento della terra sono tutti indicatori delle componenti del sistema climatico, argomenti mai

così centrali come ora. Il pianeta Terra è in sofferenza: caldo e freddo, piogge estreme e mesi di siccità hanno lasciato a secco il nostro Paese inequivocabilmente causati dall'aumento delle temperature e dall'intensa crescita del riscaldamento globale. Particolarmente critica è la situazione in Veneto e Piemonte, con 19 comuni che per far fronte alla mancanza

di acqua ricorrono alle autobotti. Alpi e Appennini poco imbiancati sono il termometro di uno scarso potenziale idrico che poi preoccupa l'innalzamento del mare, con ripercussione sui terreni coltivati e bruciati dall'acqua salata, che ha raggiunto l'entroterra.

Il caldo anomalo e le temperature superiori di 1,21 gradi rispetto alla media hanno fatto già da tempo esplodere la primavera e il risveglio anticipato della natura, effetto di un clima instabile che sta riducendo i nostri fiumi e laghi a specchi azzurri sempre più assottigliati, come ad esempio l'Adige, che a tratti appare come una distesa di ciottoli, per non parlare del livello idrometrico del Po, che sta scontando la siccità riducendo la sua portata media a $\frac{1}{4}$. Spiagge dove c'erano fondali e pietre che emergono come relitti abbandonati. Questa è la fotografia dell'Italia in secca. Lo scorso anno è stato il più arido degli ultimi 500 anni; in Somalia ad esempio, la siccità ha ucciso 43 mila persone, metà delle quali bambini. Quest'anno il rischio è anche peggiore, una crisi idrica globale che non risparmia

nessun Continente, dall'Europa all'Asia, dall'America all'Africa, dove spesso l'acqua potabile è un bene rarissimo, basti pensare che nel mondo due miliardi di persone non vi hanno accesso. La scarsità d'acqua sta avendo gravi ripercussioni sui Paesi più poveri, che da tempo fanno i conti con effetti devastanti con un clima estremo. In alcuni Paesi europei come Francia, Germania, Turchia e Spagna i tagli all'erogazione idrica sono già in corso in vista dell'estate.

La siccità è la diretta conseguenza del riscaldamento globale: lo ribadisce il sesto rapporto di valutazione sui cambiamenti climatici stilato da 300 scienziati di 194 Paesi dell'ONU. Stiamo superando la soglia limite dell'aumento delle temperature; salveremo il nostro pianeta se rimarremo al di sotto della soglia di 1,5 gradi come previsto dall'accordo di Parigi sul clima del 2016. Siamo circondati dall'acqua, fiumi, laghi, mari e oceani, una risorsa all'apparenza infinita, ma la loro gestione è in sofferenza. L'emergenza ha portato alla nomina di un commissario straordinario, con la cabina di regia presieduta

dal vice premier Matteo Salvini, che ha indicato fra le priorità la pulitura degli invasi e la necessità di investire sulla manutenzione e realizzazione delle dighe; questi sono alcuni dei compiti affidati al commissario per sbloccare interventi rapidi. Se da una parte l'Italia è prima tra i Paesi dell'Unione Europea per disponibilità di acqua a uso potabile, dall'altra fa i conti con una dispersione idrica enorme e, come confermato dall'Istat, di una gestione frammentata della rete. Il sistema di perdite zero, spiegano gli esperti, sarebbe fisiologicamente impossibile; il nostro però sembra fare acqua da tutte le parti, oltre il 40% di quella prelevata non arriva ai rubinetti e si perde, poi dell'acqua piovana trattenevamo solo l'11%: problemi atavici per i quali l'Unione Europea ci ha sottoposto ad una procedura di infrazione. Ogni giorno l'Italia paga 165 mila euro di penale, 60 milioni l'anno, per le criticità in materia di infrastrutture idriche; risolvendole avremo solo vantaggi per l'ambiente e per le nostre tasche ma alla base c'è poi il comportamento e la sensibilizzazione individuale verso questi problemi deleteri. Dall'altra parte del mondo, in Cile, fiorisce il deserto di Atacama; l'area, che si estende per circa 1600 chilometri, è considerata tra le più aride e inospitali della terra, motivo per il quale la fauna del territorio è limitata a pochissimi esemplari. Eppure è proprio qui, in questo paesaggio arido e desolato, che succede qualcosa di straordinario, un vero e proprio miracolo che la-

scia senza fiato. Quando, infatti, le precipitazioni superano i 15 mm, le condizioni permettono alla natura di esplodere in tutta la sua bellezza.

Tra i temi caldi affrontati in questo numero c'è anche la pianificazione dello spazio marittimo, "Il Green deal europeo", ovvero tutte le iniziative strategiche capaci di portare l'Unione Europea verso la transizione verde, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Inoltre, scopriremo insieme la funzione dei registri del diporto, ma si parlerà anche del Gruppo Studi Subacquei con i quali la Lega Navale Italiana si è dotata e promuove la cultura del mare anche sotto il suo livello, del monitoraggio acustico degli ecosistemi marini - la sonorità nelle profondità marine che la maggior parte di noi non conosce e neppure immagina - del progetto sport e inclusione per consentire a tutti di vivere il mare, dell'impresa del socio della Lega Navale di Sperlonga, Andrea Ricci, dei mondiali di Coastal Rowing e Beach Sprint Finals che si disputeranno a Barletta.

Questi e tant'altro di più saranno gli argomenti da scoprire nelle prossime pagine.

Buona lettura.

di Donato Marzano

Vorrei iniziare il nostro primo incontro del 2023 soffermandomi sull'importanza di essere un uomo o una donna della Lega Navale Italiana e di fare quindi parte della grande famiglia di coloro i quali amano il mare e le acque interne in tutte le loro declinazioni e che intendono servire il Paese o meglio i cittadini italiani avvicinandoli al mare, mettendo il mare al centro degli interessi storici, culturali, economici, sociali e sportivi della nostra Nazione. Una missione che la Lega Navale Italiana porta avanti da oltre 125 anni, superando guerre e conflitti, crisi economiche, pandemie, calamità naturali in forza dei valori che da sempre chi è realmente socio della nostra

società ha nel proprio DNA oppure ha imparato a conoscere e condividere tramandandoli ai soci più giovani con la parola e con l'esempio. Negli anni della digitalizzazione più avanzata e dei social network, che condizionano le nostre vite e le nostre relazioni sociali, potrebbe sembrare non attuale e forse antistorico parlare di esempio, di insegnamento verbale, di tramandare le proprie tradizioni e conoscenze seduti intorno ad un tavolo o nel pozzetto di una barca a vela, ma sono fermamente convinto che una

cosa non escluda l'altra. I valori che costituiscono il riferimento della mia vita li ho appresi in famiglia, a scuola, a bordo delle navi e dei comandi dove ho trascorso la mia vita in Marina Militare, nelle Sezioni e Delegazioni della LNI, dai miei genitori, dai miei comandanti e colleghi, dai nostri soci. Sono stato e sono una spugna, sempre pronto a cogliere, inte-

Alcuni soci mostrano il guidone della Lega Navale Italiana.

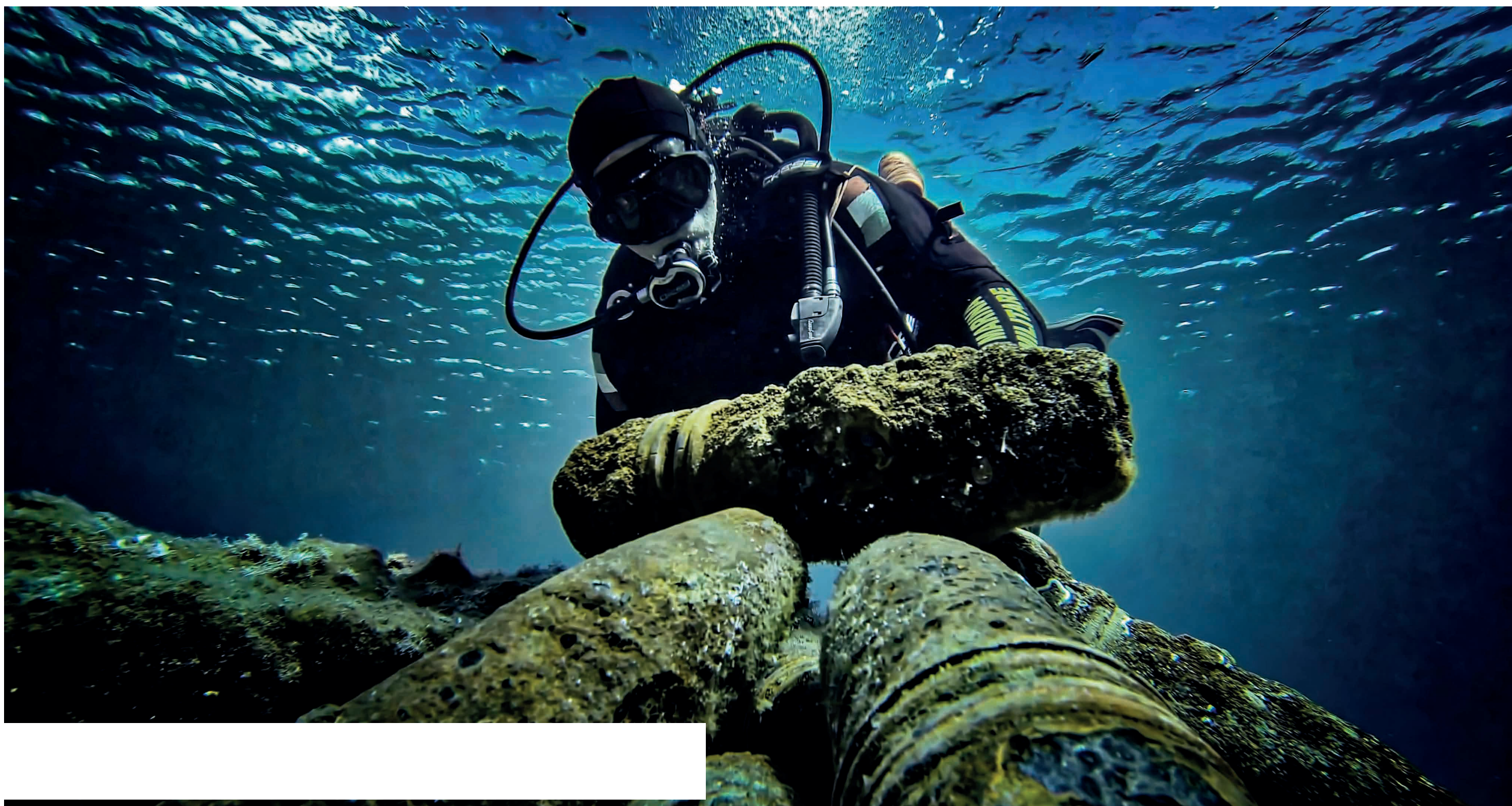


riorizzare e valorizzare i buoni esempi e insegnamenti, proposte e idee quando mi convinco della loro bontà. I nostri valori comuni come l'accoglienza, la lealtà, la solidarietà, il senso di appartenenza - ben conosciuti e concretamente condivisi dai nostri soci - si coniugano nel nostro caso con l'amore per il mare in tutti i suoi aspetti culturali, sportivi, sociali e con l'esigenza di proteggerlo. Valori che sono presenti nello Statuto della LNI e nel Regolamento allo Statuto ma, direi, negli stessi fondamenti della Lega Navale Italiana. Valori che sono stati efficacemente raccolti da un gruppo di presidenti e soci, inizialmente lombardi e poi di altre Sezioni e Delegazioni di tutta Italia, in un gruppo di lavoro che, a partire dall'Assemblea Generale di Salerno, ha saputo collaborare con fattivo spirito di condivisione e di confronto al servizio dell'Associazione tutta. La Carta dei valori è stata magistralmente illustrata a livello grafico dal socio disegnatore, scrittore e velista Davide Besana e sarà presentata per la prima volta al pubblico il 15 marzo a Milano in un evento rivolto ai media e ai supporter privati, insieme al ricco calendario di attività della Lega Navale italiana per il 2023. La Carta sarà parte essenziale di una Campagna dei



Maglietta rappresentativa della Carta dei Valori; in basso attività con Hansa 303.

valori che la Presidenza Nazionale lancerà prossimamente e che avrà uno dei suoi momenti apicali a Palermo il prossimo 23 maggio in occasione della Giornata della legalità. Essi sono il fondamento della nostra Associazione e l'ispirazione dei tanti progetti di diffusione della cultura e delle tradizioni del mare, di sport, di nautica solidale per avvicinare tutti al mare, di protezione del nostro elemento, di formazione nautica che le nostre Sezioni ed i nostri soci portano avanti con passione, determinazione e voglia di fare qualcosa di concreto per il mare e per la collettività. Molti ma non tutti purtroppo. Sono convinto che coloro i quali si associano per tornaconto personale o per usufruire di qualche presunto benefit ignorano o non condividono quei valori. Sempre per la mancanza di quei valori sono ancora presenti in alcune Sezioni lotte e contrasti interni per gelosie, invidie o voglia di visibilità, esattamente all'opposto della nostra essenza. Ma i risultati che stiamo, o meglio che state, ottenendo ci devono spronare a continuare nell'assolvimento della nostra missione di servizio per il nostro amato mare e per la collettività. Andiamo avanti convinti; gli altri ci seguiranno.



sicurezza ed economia nazionale in un elemento ancora tutto da scoprire

di *Alessandro Lentini* *
foto *Marina Militare*

Si è tenuto lo scorso 27 marzo, presso l'Accademia Navale della Marina Militare di Livorno, il convegno "Civiltà del mare - Il subacqueo nuovo ambiente dell'umanità", organizzato da Fondazione Leonardo - Civiltà delle macchine e dalla stessa Marina. Il focus del convegno: il mondo subacqueo, elemento centrale a livello di sicurezza ed economia internazionale grazie alla presenza di infrastrutture energetiche e di comunicazione che presenta una sfida con tante ricadute, dal

commercio alla sicurezza nazionale passando per la transizione ecologica fino alla cultura. L'Italia, al centro del Mar Mediterraneo e con una storica vocazione marittima, punta a diventare uno degli attori principali europei della subacquea: secondo il report "Civiltà del mare - Geopolitica, strategia e interessi nel mondo subacqueo" elaborato da Fondazione Leonardo - Civiltà delle macchine e Marina Militare con la collaborazione del CNR, la blue economy italiana "ha registrato a livello annuale un'occupazione di quasi 530 000 unità, un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi".

"Se teniamo saldo il timone riusciremo a raggiungere il risultato finale perché l'Italia possa vincere, attraverso l'indagine e lo sfruttamento razionale e sostenibile del subacqueo, le sfide che la attendono e perché in un clima di pace e collaborazione possa riaffermare la sua presenza su questo nostro mare" ha affermato il ministro per le Politiche del mare Nello Musumeci nel suo intervento al convegno, enfatizzando come "l'Italia conta nel mondo soltanto se conta nel Mediterraneo".

L'evento è stato aperto dal saluto dell'ammiraglio Enrico Credendino, capo di stato maggiore della Marina Militare, che ha subito indirizzato i lavori verso il punto focale: "Oggi si conosce meglio lo spazio piuttosto che il mondo subacqueo ma dal mondo subacqueo, che è casa nostra, dipende la sicurezza, il benessere soprattutto di Paesi come l'Italia che sono marittimi. Per questo vogliamo portare l'attenzione sull'importanza del dominio subacqueo e di quello che c'è nel dominio subacqueo, le infrastrutture critiche marittime nazionali e di quanto si debba investire per riuscire a gestirlo in maniera adeguata e consapevole".

"Questo incontro è un punto di partenza importante per mettere insieme tutto quello che l'Italia ha costruito da anni sullo spazio marittimo e subacqueo che costituirà un ruolo centrale nel futuro sia per la sicurezza delle reti energetiche e di comunicazione, sia per l'estrazione di minerali rari", così ha aggiunto il mi-



"Oggi si conosce meglio lo spazio piuttosto che il mondo subacqueo ma dal mondo subacqueo, che è casa nostra, dipende la sicurezza, il benessere soprattutto di Paesi come l'Italia che sono marittimi".

*Enrico Credendino,
Capo di Stato Maggiore della Marina Militare.*

"... la Difesa cercherà di essere un sistema coagulante per unire piccole e medie imprese, grande aziende e tecnologie con l'obiettivo di diventare un attore primario nel mondo".

Guido Crosetto, ministro della Difesa.





“L’Italia conta nel mondo soltanto se conta nel Mediterraneo”.

Nello Musumeci, ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare.

nistro della Difesa Guido Crosetto, intervenuto al convegno in video-collegamento. “Voglio prendere oggi un impegno non formale che si tradurrà in un impiego di risorse future da parte della Difesa su questo dominio perché sia un volano dell’economia italiana; questo sarà lo “spazio” del futuro: siamo tra i primi al mondo nel settore e dobbiamo continuare ad esserlo”, ha concluso.

Ad evidenziare la necessità di un’Autorità del Traffico subacqueo, l’AD di Leonardo Alessandro Profumo, che ha voluto usare un parallelismo con il dominio aereo: “Esiste una parte dell’atmosfera, tra i 20 e gli 80 km di altitudine, che aspetta ancora di essere presidiata. Lo stesso accade nel dominio marittimo, con la riscoperta del mondo subacqueo, in particolare delle grandi profondità, e l’emergere di nuove

minacce per la sicurezza. Proprio come accade nel cielo è urgente mettere a punto sistemi di monitoraggio simili per il mondo subacqueo, come un *underwater traffic management* e un *underwater traffic control*”. L’AD di Leonardo ha continuato: “La proposta contenuta nel *white paper* per la costituzione di un’Autorità Nazionale per il Traffico Subacqueo rappresenta un passo importante in questa direzione, nella consapevolezza che la *situational awareness* subacquea è la precondizione per poter condurre l’intero spettro delle operazioni, difensive ed offensive”.

* freelance.



PROFESSIONISTI DEL MARE

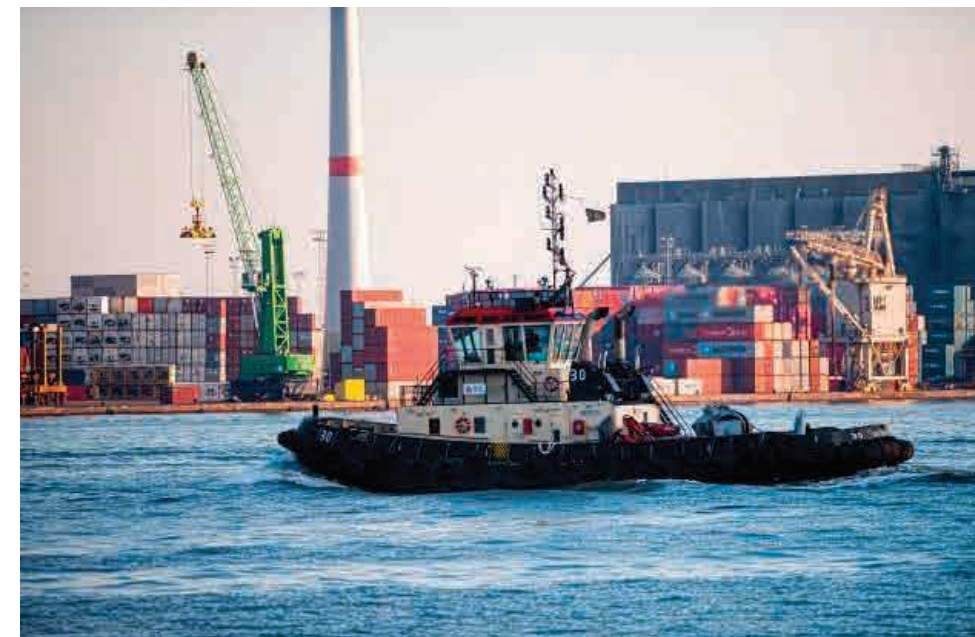


Pianificazione dello spazio marittimo: il GREEN DEAL europeo passa anche dal mare

Il Green Deal europeo è un insieme di iniziative strategiche capaci di portare l'Unione Europea verso la transizione verde, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.



Conferenza IUAV.



di Alessandro Lentini *

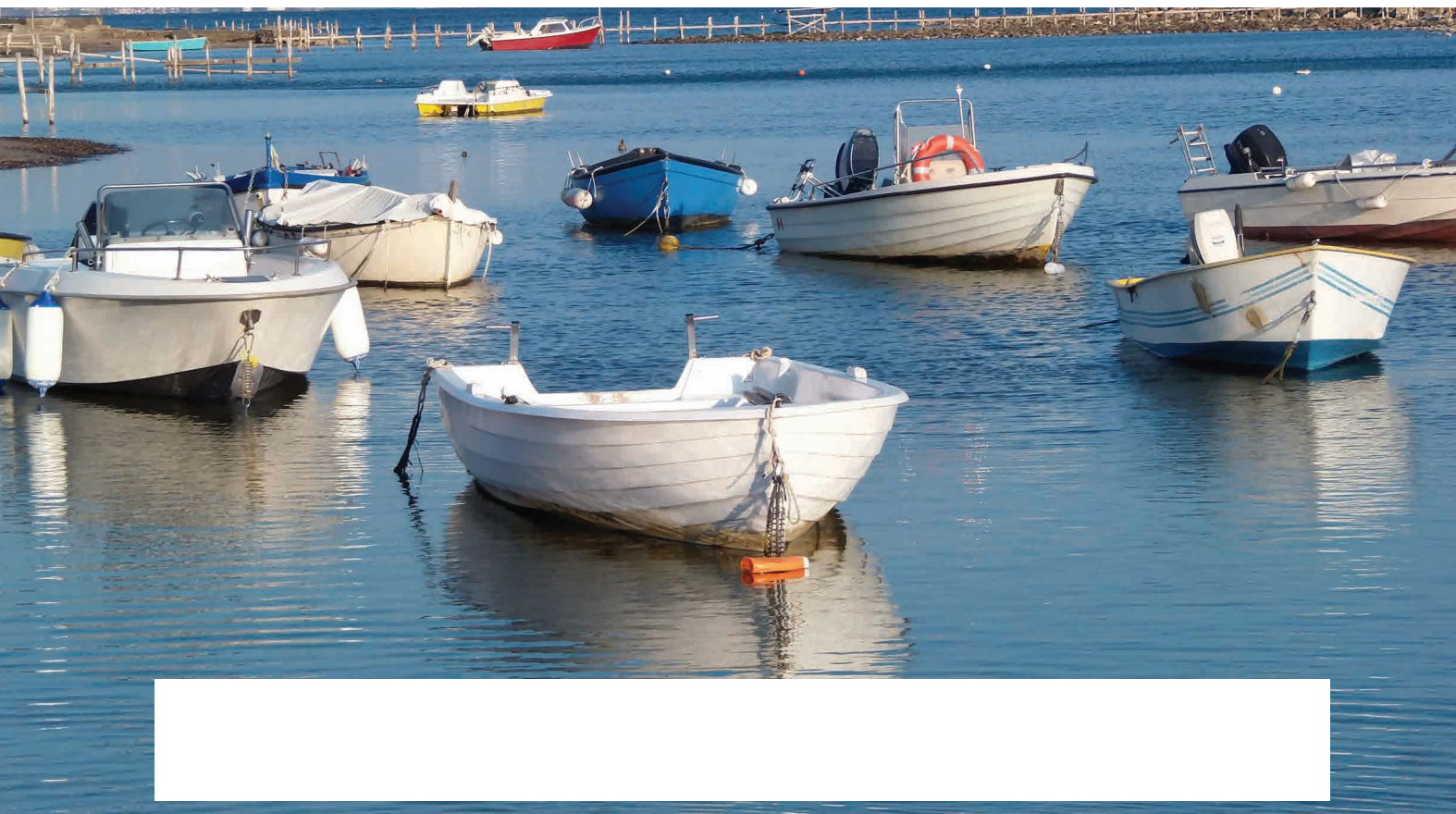
Tutti i settori pertinenti al progetto europeo Green Deal dovranno contribuire all'obiettivo finale in materia di clima, tanto che il pacchetto comprende iniziative relative a energia, trasporti, industria, agricoltura e finanza, settori strettamente interconnessi fra di loro e che hanno ripercussioni su clima e ambiente. Come riporta il sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), la Pianificazione dello Spazio Marittimo (PSM) "è una modalità pratica di stabilire una più razionale organizzazione dell'uso dello spazio marittimo e delle interazioni fra i suoi usi, per bilanciare la domanda di sviluppo con la necessità di proteggere gli ecosistemi marini, e di raggiungere obiettivi sociali ed economici in maniera trasparente e pianificata". Proprio per queste ragioni la PSM è un fattore abilitante fondamentale per uno sviluppo sostenibile dell'economia del mare ma non solo: "Non possiamo raggiungere gli obiettivi del Green Deal Europeo se non ci prendiamo cura dell'ambiente marino", ha dichiarato Evangelia Tzika, Policy Officer DG Mare dell'European Commission, duran-

te la Conferenza di lancio del nuovo programma di ricerca MSP (Maritime spatial Planning) Green, organizzata dall'Università Iuav di Venezia, CO-RILA e CNR-Ismar tenuta nell'aula magna ai Tolentini lo scorso 17 gennaio. La Pianificazione dello Spazio Marittimo viene attuata attraverso l'elaborazione, l'adozione e l'implementazione di uno o più Piani nazionali per le acque marine di pertinenza di ogni stato europeo tenendo in forte considerazione gli aspetti economici, sociali e ambientali per garantire lo sviluppo e la crescita sostenibili nel settore marittimo. Zone di acquacoltura, di pesca, impianti per lo sfruttamento e l'estrazione di petrolio, gas e altre risorse energetiche, rotte di trasporto marittimo e flussi di traffico, zone di addestramento militare, siti di conservazione della natura e zone protette, tracciati per cavi e condutture sottomarini, turismo e patrimonio culturale sottomarino sono solo alcune delle attività, usi o interessi più rilevanti che i Piani possono includere. Ma la PSM fa anche di più; considerando nei suoi piani tutti i settori economici in una data area marina riesce ad assegnare uno spazio sia nel tempo che geografico alle attività e alle persone che le gestiscono, per raggiungere l'obiettivo di coesistenza

tra uomo e natura. Imprescindibile la collaborazione con gli altri Paesi del bacino mediterraneo, anche se non tutti stanno portando avanti i progetti di pianificazione a lungo termine per le attività sostenibili in mare, a partire proprio dalla Pianificazione dello Spazio Marittimo. Senza questi piani l'UE non sarà in grado né di portare a termine il Green Deal europeo, né gli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Parigi e della COP15. Il progetto di ricerca dell'Università IUAV, finanziato dal Fondo europeo per gli affari marittimi (EMFAF) e da Horizon Europe con 1 930 000 euro, intende contribuire ad allineare i piani spaziali marittimi alle sfide dell'European Green Deal, creando un quadro di riferimento per l'ambiente marino e rilevante per la transizione sostenibile blu. Per il rettore Benno Albrecht "è un onore ospitare questa conferenza all'Iuav, sede della prima scuola di pianificazione italiana. Progettare lo spazio marittimo è un ambito operativo consolidato a cui l'Università Iuav di Venezia riconosce un ruolo di primo piano per immaginare futuri sostenibili". Da noi contattato, l'ufficio stampa del MIMS ha precisato che si è da poco conclusa la consultazio-

ne pubblica nazionale sui tre Piani di gestione dello spazio marittimo (uno per ciascuna delle tre aree marittime di riferimento), prevista dal decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, e la consultazione per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dei Piani di gestione dello Spazio marittimo, per la quale il MIMS è in attesa del parere della Commissione Valutazione Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Non appena perverrà il predetto parere dalla CTVA - conclude il MIMS - si procederà a sottoporre all'approvazione del Comitato tecnico, di cui all'art. 7 del d.lvo 201/2016, la nuova versione delle proposte di piano, riviste alla luce delle osservazioni pervenute. Seguiranno l'attestazione del Tavolo interministeriale di Coordinamento di corrispondenza dei Piani di gestione con il processo di pianificazione definito nelle linee guida; il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e, a conclusione del processo, la firma Decreto Ministeriale di approvazione dei tre piani".

* freelance.



la loro funzione

di Aniello Raiola *

Nel nostro ordinamento giuridico le imbarcazioni e le navi da diporto, vale a dire le unità da diporto di lunghezza superiore a 10 metri e non a remi, sono considerate come beni mobili registrati.

Ciò significa che, come avviene per gli autoveicoli, devono essere obbligatoriamente immatricolate in apposito pubblico registro, a differenza dei natanti da diporto (unità da diporto fino a 10 metri oppure unità a remi) che sono, invece, semplici beni mobili.

La distinzione tra un bene mobile e un bene mobile registrato è fondata sul modo di circolazione del bene (cioè il passaggio della loro proprietà da un soggetto ad un altro) e sulla pubblicità dei fatti che attengono alla circolazione stessa. Infatti, in considerazione del loro meno rilevante valore economico, la circolazione dei beni mobili è molto semplice: gli atti che trasferiscono la loro proprietà non sono soggetti ad alcuna forma (1) particolare imposta dalla legge, mentre per i mobili registrati è obbligatorio l'atto scritto. Esemplificando, se posso trasferire la proprietà della mia scrivania o del mio natante da diporto con una semplice stretta di mano, non posso nello stesso modo vendere la mia imbarcazione da diporto. Per il passaggio della proprietà di un bene mobile da un soggetto ad un altro è sufficiente la consegna del bene, con cui si acquista il suo possesso, accoppiata con la buona fede di chi acquista il bene stesso, anche se, per ipotesi, chi vende non sia il legittimo proprietario del bene (cosiddetta regola del "possesso di buona fede vale titolo"). Se così non fosse, la circolazione dei beni mobili sarebbe praticamente bloccata, perché, non esistendo pubblici registri per i beni

mobili (e si comprende l'oggettiva impossibilità di istituirli, visto l'infinito numero dei beni mobili esistenti), prima di acquistarne uno, dovrei indagare se il venditore è il proprietario e se chi ha venduto a lui era il proprietario e così via fino al primo proprietario.

Ciò non vale per i beni mobili registrati. In considerazione del loro rilevante valore economico, il nostro ordinamento ha preferito istituire, come per i beni immobili (ad es. case e terreni), un regime di circolazione "controllato" e, quindi, più sicuro.

Infatti, i contratti che trasferiscono la loro proprietà devono farsi per atto scritto (scrittura privata o atto pubblico). Ad ulteriore garanzia di chi intende acquistare un bene mobile registrato, sono stati istituiti, inoltre, appositi registri, che sono pubblici e che riportano i trasferimenti di proprietà che tali beni subiscono e tutte le altre vicende giuridiche che li riguardano, come ad esempio le ipoteche o gli usufrutti.

Si tratta di un vero e proprio regime di pubblicità, che si è potuto istituire per gli immobili e per alcuni beni mobili (di rilevante valore economico) che assumono, perciò, la denominazione di beni mobili registrati ovvero iscritti in pubblici registri: le imbarcazioni e navi da diporto, le navi mercantili, gli aeromobili e gli autoveicoli/motoveicoli.

Fino al 2020 le imbarcazioni e le navi da diporto dovevano essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto (R.I.D.) e nei registri delle navi da diporto (R.N.D.), tenuti a livello provinciale e

sub-provinciale da Capitanerie di porto, Uffici circondariali marittimi e Uffici motorizzazione civile (cioè, le conservatorie periferiche dei registri). Erano registri cartacei contenenti, per ciascuna unità da diporto, tutti i dati tecnici e giuridici: il numero progressivo e la data di iscrizione, il nome (se esistente), il tipo (a motore, a vela o a propulsione mista), il nominativo internazionale, la stazza lorda (in caso di nave da diporto), la provenienza nazionale o estera (qualora unità usata), il tipo di navigazione autorizzata, le principali caratteristiche tecniche dello scafo, dell'apparato motore e dell'eventuale velatura, il numero massimo di persone trasportabili, l'eventuale cancellazione dal registro e il motivo, le visite di sicurezza subite dall'unità, i proprietari (attuali e trascorsi) e gli atti giuridici relativi alla proprietà, nonché tutti gli altri atti giuridici soggetti a trascrizione nei registri, l'eventuale armatore, l'eventuale uso a fini commerciali, l'eventuale utilizzatore a titolo di leasing. Perciò, consultando i registri del diporto, possiamo conoscere, innanzi tutto, gli elementi di individuazione di una determinata imbarcazione/nave da diporto (come il numero di immatricolazione/targa e le caratteristiche dello scafo e del motore) e, poi, se e quali trasferimenti di proprietà ha subito, se gravano ipoteche o un diritto di usufrutto su di essa; in breve potremo conoscere tutte le vicende giuridiche di quella imbarcazione/nave da diporto.

È chiara a questo punto la funzione della pubblicità e dei registri: servono a far conoscere a chiunque ne abbia interesse le vicende giuridiche di un bene mobile registrato, nel nostro caso di una imbarcazione o di una nave da diporto.

*ufficiale superiore delle CP, consigliere giuridico del capo dipartimento per la mobilità sostenibile del MIT.

(1) La forma è il mezzo prescelto dalle parti per manifestare la propria volontà. La legge generalmente richiede la forma scritta, quando si tratta di atti di maggiore importanza per i quali occorre avvisare chi li compie, che da essi deriveranno conseguenze tali da dover essere maggiormente ponderate.



Migliorare la qualità del viaggio, con il traghetto si può



di Maurizio Caldera *

Può capitare: il presidente di una Sezione L.N.I. o comunque di un circolo velico decide di partecipare in gruppo a una regata o un campionato lontani dalla propria sede. La maggior parte dei circoli possiede un pulmino destinato a questo scopo, un veicolo in grado di trasportare 8 velisti e l'autista/istruttore; al pulmino viene agganciato un carrello TATS (Trasporto Attrezzature Turistiche e Sportive) in grado di caricare il gommone assistenza e dieci o più Optimist, Laser, diminuendo poi il numero degli scafi in proporzione all'aumento delle dimensioni.

E fin qui tutto normale, ma può darsi che la distanza per raggiungere il luogo dove viene organizzata la regata (o il campionato) sia tanta da richiedere più di una giornata di viaggio, oppure che dal "continente" si debba raggiungere un'isola, dalla Sardegna all'Elba o alla Corsica, dove c'è sempre un braccio di mare di mezzo, se non addirittura posti lontani come Spagna o Grecia.

Qui entra in ballo un vettore diverso: il traghetto. Nave progettata per il trasporto di auto, veicoli industriali, camper e - perché no - pulmini dei Circoli velici con carrello al traino, può supplire all'affaticamento di un viaggio via terra, a volte costare perfino di meno, costituendo, inoltre, sempre l'unico modo di raggiungere le isole.

Solo in Italia operano oltre 50 Compagnie di navigazione specializzate nel coprire rotte con i propri traghetti. A bordo ci sono cabine per i passeggeri, ristoranti e tavola calda, shop e servizi vari; il viaggio trascorrerà serenamente e allo sbarco gli atleti saranno in perfetta forma.

Dove arrivano i traghetti? Si può dire ovunque; dall'Italia raggiungono gli arcipelaghi:

A volte per scelta, altre per necessità, quando si pianifica un viaggio si può o si rende necessario considerare il traghetto come un'alternativa o un vettore complementare per raggiungere più facilmente la propria meta.



Merci, passeggeri, derive da regata, tutto può viaggiare via mare.

Eolie, Egadi, Tremiti, Pontine, arcipelago toscano, ma anche Corsica, Sardegna e Sicilia. Per un trasferimento Palermo-Genova, ad esempio, si può imbarcare su una nave GNV (Grandi Navi Veloci) e si arriverà freschi e riposati.

A tener viva la flotta dei traghetti e le loro destinazioni sono soprattutto le esigenze di trasporto dei veicoli industriali, le cento e più tratte di collegamento coperte da queste navi ad uso specifico - si parte da oltre 20 porti italiani - ed è un'autentica iniezione di fortuna per i trasferimenti di pulmino e carrello delle Sezioni L.N.I. o dei circoli velici in genere, che hanno a disposizione l'intera flotta.

Le merci possono raggiungere in tempi ragionevoli la destinazione finale proprio attraverso l'impiego dei traghetti. Basti pensare infatti alla consegna di merci che, partendo dall'Italia, devono raggiungere Spalato, in Croazia. Un conto è coprire il percorso nazionale fino a Trieste per poi arrivare, con strade scomode, strette e molto trafficate, alla destinazione finale, un altro è caricare l'autoarticolato

nella stiva e andare a dormire in cabina, svegliandosi direttamente al momento dello sbarco.

E, se il trasporto commerciale tiene occupate le rotte durante tutto l'anno, con la stagione estiva i traghetti si affollano per i vacanzieri, che vogliono raggiungere la meta delle agognate ferie al più presto. Lo spazio ponte non basta mai; a volte è necessario prenotare con molti mesi in anticipo per essere certi di trovare il passaggio in stiva. Un furgone con carrello al seguito è lungo più di dieci metri per cui si rende necessario prenotare con molti mesi di anticipo per essere certi di ottenere l'imbarco, operazione possibile con la sola condizione di conoscere con lo stesso anticipo il periodo di ferie assegnato dall'azienda per cui si lavora.

Il "vettore nave" resta in ogni caso un'opportunità da tenere presente quando si pianificano viaggi, siano essi per vacanza, lavoro o le tanto desiderate regate.

* giornalista freelance



La Lega Navale Italiana si è dotata di un Gruppo Studi Subacquei con i quali promuove la cultura del mare anche sotto il suo livello. Ma dietro a ogni ritrovamento c'è il lavoro prezioso di un team multidisciplinare che con attenzione ricostruisce gli ultimi fotogrammi.



*di Emanuele Scigliuzzo **

Lil mare è tante cose e può essere visto e vissuto da diversi punti di vista. Un mare che unisce, un mare fonte di vita, un mare come risorsa economica di un Paese, un mare da scoprire e un mare da salvare. Oggi quel mare che dovrebbe unire i continenti e le culture, che dovrebbe essere un ponte più che un muro, diventa troppo spesso il sepolcro per persone che attraverso il mare hanno cercato salvezza. Mare teatro di aspre battaglie in cui tanti, troppi uomini, hanno perso la vita, dove si intrecciano storie, rotte, documenti e ricostruzioni storiche. Si prova a fare ipotesi, si scandaglia e qualche volta si scopre, il luogo dove qualcosa si è inabissato. Contano però soprattutto le persone che il mare ha divorato trascinandole a fondo con quello che oggi rappresenta un relitto che, sommerso da anni, ha portato con sé la verità. Storie di vite interrotte bruscamente, di persone che non hanno mai fatto ritorno a casa, di attese mai finite. Ai relitti è legato il bisogno di chi ancora oggi attende risposte per sapere quali sono stati gli ultimi fotogrammi di una vita. Ricostruire la loro storia non è semplice. Risalire a date e circostanze attraverso

La dott.ssa Stefania Bellesso di Acquelibere sub Padova, durante un'immersione su un relitto nelle acque di Malta.





Il dott. Fabio Giuseppe Bisciotti durante le operazioni di recupero informazioni sui vari relitti nel Mediterraneo.

documenti storici è difficile, ma non impossibile. Ci vuole passione, dedizione e competenze per ricostruire i fatti. Ma ci vuole coraggio per scendere negli abissi e cercare la verità. Con questo coraggio, Fabio Bisciotti, che nelle profondità si trova perfettamente a suo agio, ci è nato. Subacqueo da venticinque anni e seminarista di metodologia subacquea presso l'Università di Foggia, ha trasformato, con successo, una passione in professione. Un lavoro che gli ha dato la soddisfazione di riconoscimenti internazionali, ma soprattutto che lo ha portato a scoprire verità, a identificare in modo corretto relitti e a dare quelle risposte tanto attese. Fabio Bisciotti è a capo di un team multidisciplinare che fa parte del Gruppo Studi Subacquei della Sezione di Foggia della Lega Navale Italiana. La loro cellula, che costituisce di fatto un fiore all'occhiello della Lega Navale, nasce nel 2019 e si occupa di studiare gli aspetti culturali dell'ambiente marino.

Ma anche l'aspetto ambientalista, per il team multidisciplinare di Foggia, non è da sottovalutare, con la presenza al suo interno di una biologa marina. Da Foggia quindi parte la promozione della cultura della subacquea, e noi ci siamo immersi per voi.

«La profondità ti permette di staccare dal mondo», a dirlo è Fabio Bisciotti, che abbiamo intervistato per scoprire insieme a lui un nuovo aspetto affascinante del nostro mare.

Fabio, com'è iniziato il tuo rapporto con la Lega Navale Italiana?

«Sono stato contattato dalla Sezione di Foggia per una partnership iniziata nel 2019 e che stiamo portando avanti con una serie di attività soprattutto nell'Adriatico centrale, ma possiamo lavorare con tutte le Sezioni di Italia, ovunque dovesse esserci necessità. L'obiettivo iniziale era lavorare a un progetto di rivalutazione dell'ambiente culturale marino del basso Adriatico. Grazie all'eccezionale *feeling* che si è creato, abbiamo unito gli sforzi e con la LNI abbiamo portato avanti diverse attività».

Da chi è composto il Gruppo Studi Subacquei?

«È un gruppo multidisciplinare che comprende studiosi dell'Università di Foggia, con indirizzo Beni culturali, poi ci sono altri subacquei del gruppo Acquelibere Sub Padova, Michele Favaron, la dottoressa Stefania Bellesso e Graziano Servello del Bully Diving, autori di foto e perizie fotografiche indispensabili per il nostro lavoro insieme alla dottoressa Beatrice Rivoira, biologa marina. A dare una caratura internazionale alla nostra collaborazione è Michele Ventura, subacqueo italo-croato e altri collegamenti che abbiamo in Grecia».

A tu per tu con Fabio Bisciotti capo di un team multidisciplinare che fa parte del Gruppo Studi Subacquei della Sezione di Foggia della Lega Navale Italiana. La loro cellula, che costituisce di fatto un fiore all'occhiello della Lega Navale, per competenza e specializzazione, nasce nel 2019 e si occupa di studiare gli aspetti culturali dell'ambiente marino.



Particolare del motore e del sistema radio di uno Ju88 A4.

Di quali studi vi occupate? Salvaguardia e tutela dell'ambiente, ma anche dal punto di vista culturale?

«Noi ci occupiamo di diversi studi che si possono suddividere su tre fronti: storici, su relitti di carattere storiografico; di storia contemporanea come quelli del secondo conflitto mondiale; grazie alla partnership con l'Università di Foggia, abbiamo i nostri team che si focalizzano principalmente sulla ricerca archeologica. Inoltre, il professor Danilo Leone, tra i nostri collaboratori, mi ha chiesto di proporre dei seminari di metodologia subacquea per formare giovani subacquei da inserire nei nostri team.

La subacquea sta vivendo una crisi?

«La subacquea è sempre stato uno sport costoso per via delle attrezzature, ma anche per i costi medio alti dei corsi. Difficilmente oggi un ragazzo ventenne può praticarla, ed è proprio questa la fascia anagrafica che manca. La subacquea è un sogno per molti, anche se chi può immergersi ha la possibilità di vivere un'esperienza secondo me unica. Alla fine della prima immersione esci completamente stravolto dalle emozioni che sotto il livello del mare ti travolgono. Tra i miei obiettivi c'è anche quello di incentivare la subacquea per i giovani».

La tua preparazione però va oltre la conoscenza della subacquea, ma si completa, per portare avanti i tuoi progetti con degli studi storici?

«Io sono principalmente il braccio operativo della Lega Navale Italiana e dell'Università di Foggia. Noi portiamo avanti le ricerche attraverso le consulenze di storici. Tra i miei più stretti collaboratori c'è Giuseppe Iacomino, studente alla facoltà di beni culturali a Foggia. Chi conduce le immersioni insieme a me si occupa del recupero dei reperti, di fare foto e video di quanto ritrovato in profondità. I dati raccolti poi vengono passati ai nostri studiosi, che li analizzano completando le ricerche e arrivando al risultato finale del progetto».

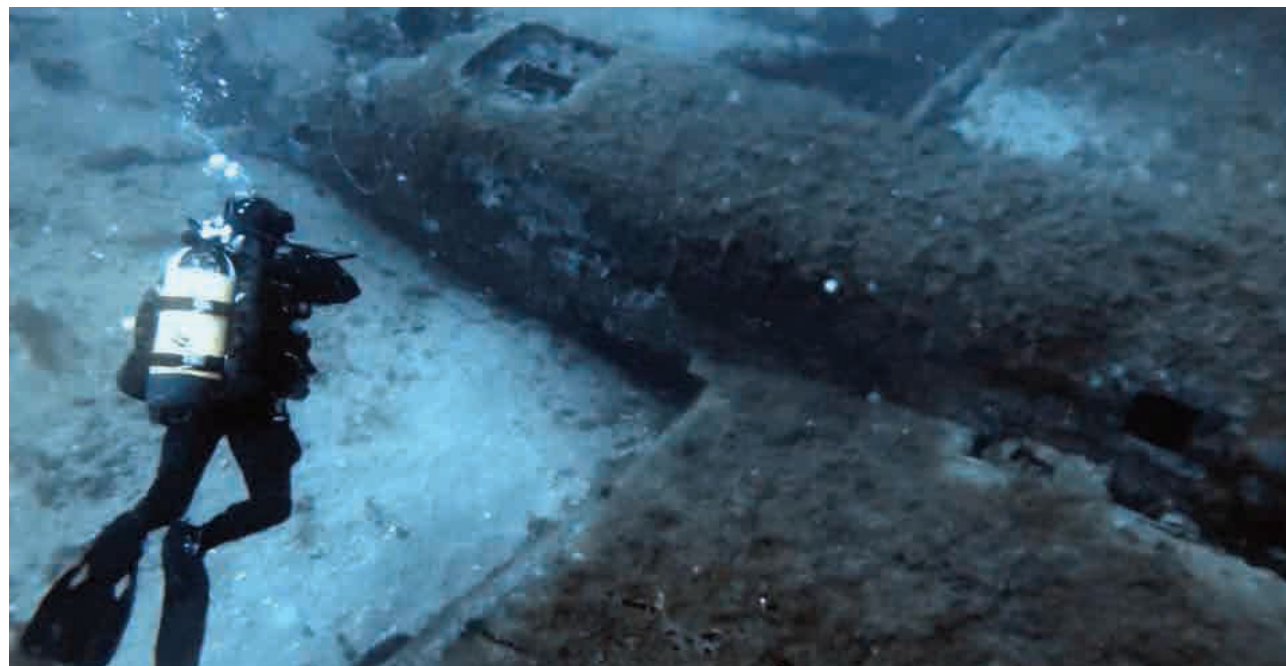
Quali sono gli elementi che aiutano a capire la natura del relitto e quali studi vengono effettuati per risalire alla vera identità dello stesso?

«Partiamo dall'esempio di un caso pratico. Uno degli ultimi studi lo abbiamo condotto su un sommergibile britannico, il *Regent*, che all'inizio era stato confuso con un altro ritrovamento. Una storia che è andata avanti per diversi anni, fino a quando abbiamo intrapreso ricerche più approfondite che ci hanno permesso di capire, da subito, che quel relitto non apparteneva al *Regent*, ma era di un sommergibile italiano. Principalmente quindi gli studi iniziali si concentrano su un piano strutturale, per capire la sagoma del mezzo che si pensa di trovare inabissato, in base alle ultime notizie recuperate. Serve conoscere quindi aspetto, struttura, dimensioni e caratteristiche principali come le dimensioni delle pale e della torretta, l'armamento, il dislocamento se si tratta di unità navali. Questi studi, condotti in partnership con gli storici, permettono di capire se il ritrovamento è corretto oppure no».

Spiegaci meglio il caso *Regent*

«Un errore dettato probabilmente da una non corretta documentazione a priori che ha fatto illudere di aver ritrovato quello che ci si aspettava di trovare. Uno sbaglio che può però aprire nuovamente ferite forse mai rimarginate. Per questo il nostro impegno è a 360 gradi e comprende un'ampia preparazione pre-immersione, per ridurre al minimo il margine di errore. Gli studi che conduciamo sono fatti presso fonti certe, come l'Ufficio Storico della Marina Militare, gli archivi della Royal Navy britannica, i National Archives di Londra e qualsiasi tipo di fonte attendibile. È fondamentale ricostruire gli ultimi momenti attraverso testimonianze o documenti certi».

Relitto di un aereo da bombardamento e ricognizione tedesco della Seconda Guerra Mondiale Junker Ju88 A4 precipitato nello Jonio.



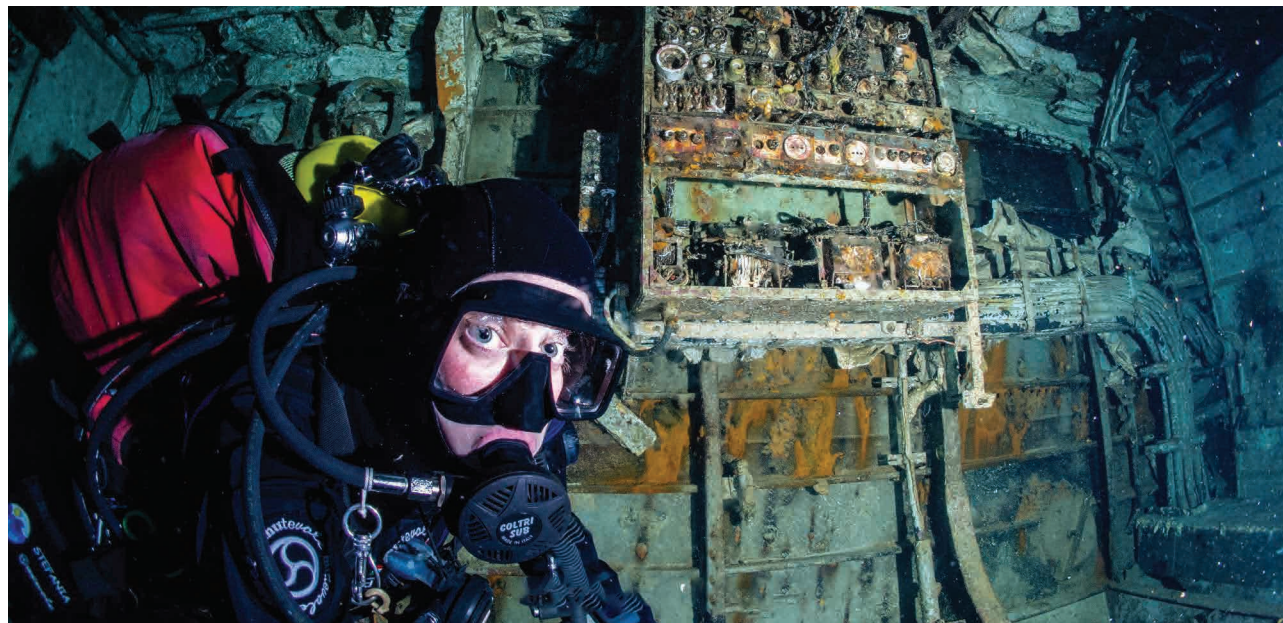
Ultimi istanti di un relitto che però, occorre ricordarlo, spesso ha trascinato con sé vite umane. Che emozioni provi quando arrivi su un nuovo ritrovamento?

«Fortunatamente non sempre, ma in molti casi, purtroppo la maggior parte, sì. I relitti bellici sono delle armi e come tali hanno generato tanto dolore e perdite di vite umane. In questi casi anche di coloro che le utilizzavano. Quando scendi e trovi finalmente quello che magari cercavi da tempo e che è costato tanta fatica, la sensazione è sempre un po' agrodolce. Insieme alla gioia del successo per il coronamento di tanti sforzi, pensando che quella può essere la tomba di ragazzi che andavano dai 18 ai 24 anni, è difficile da mandare giù l'inevitabile magone».

Un lavoro quindi che serve anche per restituire la verità, proprio come nel caso del *Regent*.

«Purtroppo sì. I parenti dei marinai deceduti in seguito all'affondamento di questo sommergibile, che per un periodo erroneamente si credeva inabissato nelle acque antistanti Barletta, ogni anno arrivavano nella città pugliese per commemorare i loro cari. Una beffa per 62 famiglie che finalmente sanno dove piangere i loro marinai. Secondo i nostri studi, è stato possibile risalire alla sera del 18 aprile del 1943, quando un'esplosione improvvisa squarciò il silenzio, al largo di Monopoli, in Puglia. Da allora il *Regent*, non fu più avvistato. Lo abbiamo ritrovato, dopo quasi 80 anni, capovolto, su un fondale di 75 metri, a 19 miglia da Monopoli, nei pressi di Villanova di Ostuni».

Particolare del motore e del sistema radio di uno Ju88 A4.



Studi ed esplorazioni condotte nel Mediterraneo con Acquelibere Sub Padova.

E allora cosa c'è adagiato sul fondo, fuori le acque di Barletta?

«Si tratta del sommergibile italiano *Giovanni Bausan*, che al momento dell'affondamento, però, era impiegato come bersaglio. Come altri sommergibili della Marina, il Bausan non era in più in servizio come unità operativa. Si presume che prima sia stato utilizzato come trasporto di combustibile e infine come bersaglio. In questo caso, fortunatamente, una ricostruzione di interesse puramente storico».

Non tutti però sono reperti bellici dei conflitti mondiali, i fondali sono "ricchi" di reperti archeologici di diverso tipo. Tu quale preferisci?

«Il mare, per quanto assurdo possa sembrare, è pieno di cose da ritrovare. Io trovo un fascino particolare in questi relitti di origine bellica perché sono appassionato e studioso di storia moderna. Ma ad esempio la dottoressa Beatrice Rivoira, biologa marina, ne preferisce altri che le permettono di trovare materiale interessante per la sua materia. I relitti bellici americani non sono diventati habitat ricchi di specie marine perché erano fatti con pitture diverse da quelle usate in Europa e contengono una lega di piombo particolare. Lei certamente preferisce relitti che invece hanno visto svilupparsi la vita attorno».

Oltre a quello storico, quali sono gli aspetti che analizzate di un relitto?

«Noi analizziamo tutto, compresi l'impatto ambientale del relitto e l'eventuale inquinamento provocato».

I relitti possono costituire un pericolo per l'ecosistema marino che, soprattutto oggi, è messo a rischio da diversi tipi di inquinamento? Non varrebbe la pena, almeno in certi casi, recuperarli?

«Far riemergere un relitto significa sostenere una spesa importante, e siccome i relitti, per il significato stesso della parola, non appartengono a nessuno, trovandosi in acque territoriali italiane, lo Stato ne è responsabile. Ma ovviamente non c'è l'interesse nel recuperare tutti i ritrovamenti che avvengono in mare. La cosa importante in difesa dell'ambiente, invece, è bonificare quanto più possibile delle parti inquinanti i resti, in modo da renderlo innocuo. Addirittura questa operazione costituisce una rivalutazione ambientale e i relitti, in zone desertiche come quelle dall'Adriatico meridionale, costituiscono luoghi in cui i pesci vanno a nidificare, punti in cui la vita si sviluppa in modo importante. Ecco perché sono poi interessanti anche da questo aspetto. L'importante è che siano messi in sicurezza».

E potrebbero addirittura diventare un'ulteriore risorsa turistica?

Servono competenza e conoscenza per ricostruire i fatti. Ma ci vuole coraggio per scendere negli abissi e cercare la verità. Con questo coraggio, probabilmente, Fabio Bisciotti, che nelle profondità si trova perfettamente a suo agio, ci è nato.



Particolare del relitto del sommergibile Giovanni Bausan.

«Lo sono assolutamente, purtroppo, però, non gestita in modo ottimale. Come patrimonio storico andrebbe difeso e rivalutato in modo diverso. Troppo spesso invece accade che, tornando su un relitto, notiamo l'assenza di parti che prima c'erano. Il mio sogno è quello di realizzare, insieme alla LNI, un'applicazione tipo Portolano subacqueo, con lo scopo di inserire tutti i relitti visitabili con le coordinate».

Quanti sono i progetti a cui stai lavorando adesso?

«Sono diversi nell'ambito del Mediterraneo, ma anche a livello internazionale. Tra i progetti più interessanti, anche per rilevanza storica, posso menzionare quello dell'U-Boot tedesco al largo delle coste dell'Argentina, che si presume possa aver trasportato Hitler in fuga dall'Europa. Ho fatto una perizia, sulla base anche delle immagini ricevute e su richiesta fra l'altro del Governo argentino, ma devo andare a toccare con mano per potermi esprimere in modo definitivo e certo».

«Un progetto che porta quindi la Lega Navale Italiana alla ribalta internazionale». «Senza dubbio. Grazie al successo che abbiamo riscontrato con l'operazione Regent, siamo stati contattati per questa nuova sfida che ci entusiasma tantissimo e allo stesso tempo, ci rende orgogliosi».

Quale relitto ti ha più emozionato?

«Sicuramente la soddisfazione più bella è stata quella di aver dato il giusto posizionamento del *Regent* e del *Bausan*, che tra l'altro è uno dei pochi sommergibili italiani visitabili come relitto. La storia che forse più mi ha colpito dal punto di vista umano è quella del tenente Thomas Ira Warburton, un eroe di guerra, secondo me».

Il nostro viaggio negli abissi finisce qui. Ritorniamo in superficie a respirare dopo le emozioni che Fabio Bisciotti ci ha fatto provare.

* giornalista



La scienza studia la voce del mare

*C'è un mondo di sonorità nelle profondità marine
che la maggior parte di noi non conosce e neppure immagina.
L'ambiente naturale emette suoni e così anche gli organismi: con i suoni essi
si cercano, si ritrovano, si riproducono.
In un delicato equilibrio per la biodiversità nel quale l'uomo
rischia di interferire in maniera irreparabile.
I ricercatori studiano questa realtà affascinante.*

*di Marina Viola **

Bioacustica ed ecoacustica sono termini poco consueti e tuttavia fondamentali per chi studia la biodiversità. Il monitoraggio acustico degli ecosistemi marini è una branca di ricerca che si focalizza proprio su questi aspetti, partendo dal presupposto che l'inquinamento acustico sottomarino è estremamente dannoso per gli ecosistemi marini. Ne abbiamo parlato con Francesco Caruso, ricercatore alla Stazione Zoologica Anton Dohrn



I delfini sono animali molto socievoli e spesso cercano l'interazione con l'uomo. I loro suoni sono oggetto di ricerca della bioacustica.

Un momento dell'evento di divulgazione scientifica "La Scienza ci Lega" organizzata presso la Lega Navale di Napoli (luglio 2022).

di Napoli. In un'Italia che sempre più spesso è costretta a fare i conti con la cosiddetta fuga di cervelli e vede le migliori menti andare a cercare all'estero lo spazio per esprimere le proprie capacità, Caruso ha fatto il percorso inverso; infatti, dopo aver lavorato per quasi due anni negli Stati Uniti e altri quattro in Cina, è tornato in Italia per continuare le proprie ricerche. A lui abbiamo chiesto, innanzitutto, una definizione di bioacustica e di paesaggio sonoro.

«La bioacustica» - ci spiega - «è la scienza che studia la produzione e la ricezione del suono da parte degli animali. Come gli animali producono e ricevono il suono e come lo utilizzano nella percezione dell'ambiente circostante e nella comunicazione. È una ricerca concentrata soprattutto sulle specie, quindi si studia l'utilizzo che ne fa una singola specie, che sia un delfino o una balena, così come un pinguino o un altro uccello marino. Il mio lavoro è per lo più concentrato sulla rilevazione acustica di suoni emessi da cetacei, delfini e balene, ma anche da crostacei, come piccoli gamberetti e aragoste, e pesci che emettono suoni».

Riguardo ai paesaggi sonori, in passato si parlava di ecologia dei paesaggi sonori, *Soundscape*

ecology, per usare la terminologia inglese. Oggi per esprimere lo stesso concetto si usa il termine ecoacustica, e la differenza rispetto alla bioacustica, ci spiega Caruso, «è che l'ecoacustica studia l'andamento di tutte le sorgenti sonore presenti in un determinato paesaggio, facendo la distinzione tra le varie componenti: le biofonie sono quelle biologiche, gli animali; poi ci sono le geofonie, cioè tutti i suoni che provengono dai fenomeni naturali come il vento, la pioggia, lo scioglimento dei ghiacciai, per esempio. Infine, ci sono le antropofonie, che riguardano tutti i suoni emessi dall'uomo, dalle attività umane come il traffico navale, l'utilizzo di sonar, di sistemi per prospezioni sismiche per cercare i combustibili fossili sui fondali marini». Lo studio di queste tre componenti, dice ancora il ricercatore, viene caratterizzato nello spazio e nel tempo perché il suono si propaga molto bene in mare e quindi, soprattutto i



suoni a basse frequenze, riescono a propagarsi per decine di chilometri; perciò non è detto che mettendo un microfono sottomarino in un punto specifico si registrino solamente i suoni di quell'area. «Questo è anche il motivo per cui l'uomo, a partire dalla seconda guerra mondiale, ha utilizzato il suono per tantissime applicazioni in ambiente marino, inizialmente per scopi militari ma anche per scopi di esplorazione: noi stessi, come scienziati, utilizziamo sistemi per esplorare i fondali marini che si basano sul suono. Per esempio, la mappatura dei fondali marini è stata fatta tutta con sistemi di acustica, in questo caso acustica attiva, vale a dire che noi

produciamo dei suoni e, dalla ricezione dell'eco, si capisce la struttura del fondale marino. La ricerca scientifica di cui mi occupo io, invece, è tutta acustica passiva perché le mie ricerche non prevedono l'immissione di energia sotto forma di onde acustiche in mare, ma esclusivamente la registrazione dei suoni presenti in un determinato paesaggio. La metodologia che sta dietro la bioacustica e l'ecoacustica è definita infatti monitoraggio acustico passivo».

Cerchiamo allora di capire come avviene materialmente il monitoraggio acustico degli ambienti marini.

«Dal punto di vista tecnologico» - spiega il ri-

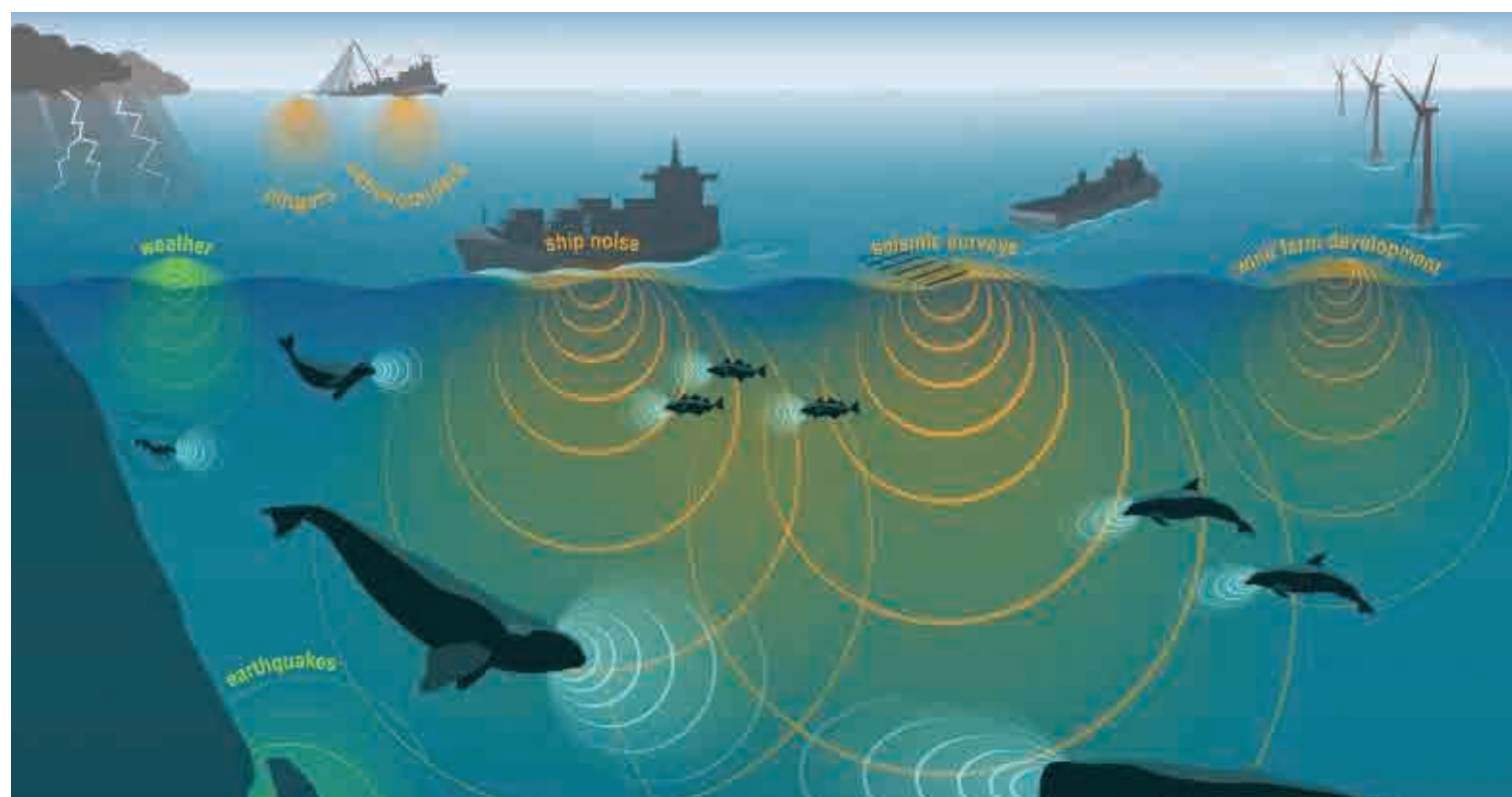


cercatore - «è piuttosto semplice, nel senso che le apparecchiature che utilizziamo sono molto simili alle attrezzature che vengono adoperate per registrazioni in aria. L'unica differenza è che i sensori, cioè i microfoni sottomarini che nel nostro caso si chiamano idrofoni, sono adattati per stare in mare. È più semplice per acque superficiali costiere, dove non c'è alta pressione; invece, quando si scende a grandi profondità, dove i livelli di pressione sono molto elevati, queste apparecchiature si devono adattare a condizioni estreme. Ma ormai abbiamo registratori acustici che possono andare anche a migliaia di metri di profondità».

Che cosa ci può rivelare la ricerca scientifica in questo campo così particolare?

«Sicuramente ci permette di studiare i livelli di biodiversità negli ecosistemi marini, anche a grande distanza e senza nuocere all'ambiente, senza necessità di prelevare gli animali dal loro ambiente e studiandoli in condizioni naturali; infatti, non c'è né immissione di energia né prelievo di organismi, nessun utilizzo di sostanze chimiche o attività di laboratorio. È dunque una tecnica non invasiva che permette di essere osservatori interni dell'ambiente sottomarino senza alcuna influenza. Poi ci permette di capire che impatto ha il rumore prodotto dalle attività umane sugli organismi marini».

Misurazioni periodiche hanno rivelato che, dal 1960, ogni dieci anni il rumore in mare raddoppia, a causa soprattutto dell'aumento del traffico navale e, come ormai sappiamo, il Mediterraneo è una delle aree a maggior traffico navale al mondo, in particolare il Canale di Sicilia che,



soprattutto in seguito all'apertura del Canale di Suez, ha preso a essere sempre più percorso da mercantili e navi cargo diretti nel Mar Rosso e oltre.

Tutto questo ha ovviamente un impatto sulla biodiversità. E ce lo conferma anche il dottor Caruso.

«Certo che influisce, soprattutto su animali che

comunicano a grandi distanze e basse frequenze come le balene, per esempio. Fino ai primi del '900 questi cetacei riuscivano a comunicare a centinaia di chilometri in mare mentre ora il loro range di comunicazione, cioè la capacità di comunicare con i conspecifici per scopi riproduttivi, di migrazione o per identificare le aree di alimentazione, è molto diminuito perché il rumore delle navi va a coprire la banda di frequenza acustica che loro utilizzano per comunicare. Tutto ciò è ancora più grave se teniamo conto che sono organismi molto evoluti, con una cultura sociale elevatissima, e che vivono da milioni di anni in un ambiente che è stato completamente alterato negli ultimi cento anni. Questo si aggiunge alle altre minacce come la caccia alle balene, l'inquinamento chimico e da materiale plastico, tutti fattori che contribuiscono alla riduzione degli esemplari».

Quali soluzioni si possono adottare per porvi rimedio?

«Sicuramente, riguardo al traffico navale c'è la possibilità di limitare molto il rumore d'impatto sulle grandi balene, per esempio riducendo la velocità delle navi. Questo ovviamente ha dei costi per le compagnie di navigazione e che mi risulti finora solo in alcune regioni degli Stati Uniti queste limitazioni sono applicate. In alcune località si sta anche cominciando ad

immagini riprese dal sito Centri Studi Cetacei.

Il sonar militare a media frequenza si è dimostrato una delle minacce acustiche più preoccupanti per la biodiversità marina, le vittime più comuni sono gli odontoceti: zifi e delfini ma anche le balenottere.

adottare politiche per modificare la rotta delle grandi navi in quelle aree che vengono definite hot-spot per questi animali, cioè laddove si riuniscono per scopi sociali, riproduttivi o per alimentarsi».

La Lega Navale Italiana ha tra i suoi principi cardine anche la salvaguardia degli ambienti marini e della biodiversità. Chi vive il mare per diporto che cosa può fare per limitare l'impatto acustico?

«Io sono socio della Lega Navale di Napoli. E proprio qui abbiamo messo in atto una serie di iniziative. Durante il 2022 sono stati svolti corsi di educazione scientifica per le scuole organizzati da Raffaella Casotti, una collega della Stazione Dohrn anche lei socia della Lega Navale; facciamo anche serate di divulgazione scientifica che abbiamo chiamato "La Scienza ci Lega", in cui si unisce la convivialità di un aperitivo con un momento di informazione affidata a un collega, un docente universitario o un divulgatore. Poi, prediligere la navigazione a vela è sempre il consiglio migliore che mi sento di dare ai diportisti. Infatti dico sempre ai soci di essere orgogliosi di andare a vela. Se poi si avvista un animale, è buona norma spegnere eventuali motori, non avvicinarsi troppo per non disturbarli e riportare sempre l'avvistamento a un ente di ricerca. Ci sono anche le eccezioni, come i delfini che sono animali molto socievoli e spesso sono loro stessi a cercare l'interazione con l'uomo venendo a prua per giocare».

L'impegno di Francesco Caruso non si esaurisce qui. Infatti è anche vicepresidente di eConscience, una associazione no profit nata dalla collaborazione con alcuni colleghi ricercatori e con il sound designer Ignazio Parisi, che si occupa di divulgazione scientifica sui temi dei paesaggi sonori cercando di legare attività artistiche e scientifiche per favorire lo sviluppo di una coscienza ecologica e consapevolezza ambientale, attraverso la conoscenza e lo studio interdisciplinare del paesaggio sonoro, così come di promuovere azioni finalizzate al mantenimento e al ripristino degli equilibri naturali negli ecosistemi marini e terrestri, in relazione all'impatto delle attività antropiche.

* giornalista



Sport e inclusione: binomio

possibile con il progetto Hansa

di Anita Fiaschetti *





Il progetto intende realizzare corsi di vela per tutti sulle imbarcazioni classe Hansa 303. A delinearne le caratteristiche e i punti di forza i promotori.

«**L**a barca a vela accessibile per tutti»: è questa la frase che, sul sito Hansaclass, introduce al progetto. Un progetto che come afferma l'ammiraglio Donato Marzano, Presidente della Lega Navale Italiana, si inserisce concretamente tra le molteplici attività che la Presidenza Nazionale e le Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana portano avanti in favore dell'inclusione sociale e della nautica solidale e senza barriere, per consentire a tutti di vivere il mare a 360°. «L'avvicinamento agli sport nautici, a prescindere dalle disabilità fisiche, mentali o condizioni di disagio sociale o economico, rientra nella missione istituzionale della nostra Associazione. Il valore aggiunto di questa iniziativa, portata avanti

grazie alla passione e alla professionalità di tanti soci LNI e dei nostri istruttori, è mettere al centro del progetto le persone con disabilità e i valori di solidarietà e inclusione che sono caratteristici della gente di mare. Una quota parte del bilancio della Presidenza Nazionale è destinata a finanziare l'acquisto di queste barche sicure, flessibili e user-friendly; barche che sono specificatamente progettate e realizzate in maniera molto semplice per persone con disabilità, fra tutte l'Hansa 303, ma che consentono di far veleggiare e gareggiare equipaggi di persone con disabilità, misti e di normodotati. Si tratta di un progetto concreto e ambizioso che vede protagoniste diverse Sezioni molto attive nel settore e che vogliamo continuare a supportare e ampliare. È una delle missioni che

era già stata individuata con lungimiranza 125 anni fa e adesso è ben delineata e, in numerose situazioni, concretizzata», ha continuato il Presidente Marzano.

Il progetto. A raccontare come nasce il Progetto Hansa è Carmelo Forastieri, presidente dell'Associazione Italiana Classe Hansa: «La classe italiana Hansa è nata nel 2014 per la diffusione in Italia dello sport della vela paralimpica attraverso l'utilizzo dell'imbarcazione Hansa 303, punto di forza del progetto. Questa piccola e colorata barchetta si presta a tantissimi utilizzi che vanno dalla promozione all'agonismo. A bordo di essa possono sedere comodamente due persone, quindi anche i neofiti e gli atleti paralimpici con disabilità agli

L'impegno della Lega Navale Italiana non si ferma qui.

«Per rendere possibile l'accesso al mare per tutti, è necessario adottare un approccio sistemico. Negli scorsi mesi abbiamo siglato un accordo di collaborazione con il Consiglio Nazionale degli Ingegneri che consentirà alle nostre strutture periferiche di usufruire delle competenze tecniche necessarie per la progettazione e la realizzazione di interventi di abbattimento delle barriere architettoniche nelle nostre basi, sedi, banchine e a bordo. A livello di attività di avviamento alla pratica sportiva, le Sezioni LNI della Spezia e di Chiavari-Lavagna, in collaborazione con la Sezione Velica della Marina Militare di La Spezia, hanno avviato nel 2022 un progetto supportato da un'équipe tecnico-scientifica per realizzare corsi di vela e voga per tutti», ha dichiarato il Presidente Marzano.



arti superiori possono sin da subito navigare, poiché affiancati da un istruttore. Inoltre, la deriva zavorrata non la fa scuffiare e ciò la rende molto sicura; e poi è un'imbarcazione totalmente smontabile e ciò ne facilita il trasporto. Infine, le regate Hansa 303 sono aperte a tutti, sia agli atleti paralimpici che agli atleti normodotati e questo aspetto favorisce l'integrazione. Tutte queste qualità hanno fatto sì che l'Hansa 303 diventasse l'imbarcazione paralimpica più diffusa nel mondo e in Italia». Non a caso, l'edizione 2021 del Campionato del Mondo classe Hansa, organizzata dalla Sezione di Palermo della Lega Navale Italiana, è stata un successo con oltre 180 atleti provenienti da 5 continenti, 25 nazioni e 118 imbarcazioni in gara. Numeri che fanno la differenza, come ci dice lo stesso Forastieri: «Dal 2017 a oggi sono tantissime le sezioni LNI nelle quali è possibile fare vela paralimpica con questa imbarcazione. La presenza delle Hansa ha incentivato i circoli ad abbattere le barriere architettoniche, rendendo totalmente accessibili tantissimi circoli nautici italiani».

La voglia di andare oltre. Carmelo Forastieri ha vissuto in prima persona cosa voglia dire incontrare le barriere architettoniche: «La mia disabilità è subentrata tanti anni fa a causa di un incidente stradale. Le spiagge di Palermo, la mia città, non erano per nulla attrezzate per le persone con disabilità e per questo, per tantissimi anni, il mare mi è stato negato. La vela è stata la porta d'ingresso per ritornare nuovamente al mare. Come è successo a me, sono sicuro che tantissime persone, grazie alla barca a vela e al progetto, avranno modo di riunirsi con il mare, l'unico luogo sulla terra dove le differenze vengono annullate. E questo mi rende particolarmente orgoglioso».

Una volta a bordo. Che la classe Hansa sia accessibile a tutti è ora chiaro, ma a fare la differenza una volta a bordo è anche il formatore, come Umberto Verna, consulente nautico in ambito formazione e gestione delle emergenze a bordo delle unità da diporto in crociera e in regata. «Il formatore Hansa può arrivare a riunire tre ruoli: l'istruttore, l'allenatore e l'educatore; questo perché la barca è veramente per tutti. Serve un istruttore quando la usiamo per avviare alla vela giovani, adulti,



Aprile 2023. Appuntamento con "Una vela senza esclusi", la classica tra le regate paralimpiche in Italia tra le Sezioni della LNI. Parte del circuito Hansa e valevole per il ranking nazionale, la regata sarà un'occasione di scambio di buone pratiche per una vita di inclusione attraverso lo sport.

anziani e persone con disabilità fisiche. Serve un allenatore quando alcune di queste persone si appassionano a tal punto da voler fare regate. Serve invece un educatore o accompagnatore quando abbiamo l'opportunità di far conoscere il mare e la vela alle persone che hanno disabilità cognitiva o dello spettro autistico o che vivono situazioni di disagio psichico e sociale». Se dovesse prediligere fra i tre ruoli, almeno a sentirlo parlare, Umberto Verna sceglierebbe quello dell'educatore: «È proprio nel ruolo di educatore e nell'interazione con le persone con disabilità non fisiche che possiamo dare il massimo. Negli anni ho messo a punto una didattica che definisco del nonno con il nipote, nella quale non si creano corsi ma percorsi mirati, persona per persona, disabilità per disabilità. Come Lega Navale dobbiamo investire nella formazione di soci che diventino accompagnatori ed educatori dei principi che il mare ci insegna: solidarietà e mutuo soccorso. Sono sicuro che ci riusciremo, motivo per il quale sto mettendo a disposizione la mia professionalità».

Le emozioni in barca e non solo. Con Beppe Tisci, presidente della LNI Sezione di Palermo e vice presidente della Federazione Italiana Vela VII Zona, abbiamo invece parlato delle emozioni una volta a bordo. «Il sentimento è soggettivo; io posso dire di sentirmi felice quando vedo alcuni ragazzi che prima di partire mi dicono "mi spiace non è per me, non posso farlo" e poi, dopo aver provato a chiedermi "quando usciamo di nuovo?". Quando svolgiamo attività in mare con ragazzi con disabilità il primo ostacolo che dobbiamo superare è convincere i genitori, spesso iperprotettivi, che tutti possono navigare. Per questo di frequente li invitiamo a fare attività insieme, almeno fin quando i ragazzi non vogliono fare vela con gli amici. Negli anni abbiamo notato una crescita sociale e culturale sia dei nostri soci che degli stessi atleti; abbiamo visto migliorare lo spirito di adattamento, la capacità di stare insieme e di risolvere i problemi. È cresciuta la consapevolezza delle proprie possibilità, si è più sorridenti, felici e si condividono emozioni positive. La vela è un grande sport, una volta in mare ci rende uguali; non a caso il nostro motto è una vela senza esclusi».

* giornalista.



Andrea Ricci, socio della Sezione LNI di Sperlonga, non è nuovo a queste imprese, ha pagaiato per 700 km in kayak, grazie anche al supporto e l'ospitalità ricevuta dalle Sezioni della LNI.

A tu per tu: l'incontro con ANDREA RICCI

pagaiando in kayak la Liguria

In navigazione verso le Cinque Terre.

*di Antonio Cosentino **

Andrea Ricci, classe 1963, romano, laurea in Scienze Politiche e lavori in vari settori.

Nuotatore da sempre; dal 1987 canoista, campeggiatore, navigatore con molteplici mezzi a pagaia: kayak, canoa, sup. Formatore federale, da un

decennio cura in particolar modo il sup (stand up paddling, la tavola da surf con la pagaia), con cui ha fatto numerose imprese in Europa: i fiumi Danubio ed Elba, l'attraversamento della Lituania sui fiumi a novembre, il Po, l'Adige, il Tevere.

Andrea, com'è nata la passione per il kayak e qual è la sua esperienza in mare?
Cominciamo dal mare. Quando avevo forse 6 o 7 anni, dopo qualche lezione di nuoto a riva, in un giorno di mare mosso mio padre mi lanciò in acqua dagli scogli, gettandosi naturalmente subito dopo. Fu il mio vero battesimo con il mare. Non ebbi paura, mi sentii subito a mio agio (così mi raccontò dopo mio padre), e da allora ho sempre amato nuotare in acque aperte. Ciò mi ha dato una gran confidenza non solo con il mare, ma anche con il lago, con il fiume, con l'acqua in corrente. Mi piace nuotare dappertutto (tranne in piscina!). Il kayak lo conobbi dapprima in fiume, ma poi con un amico un'estate decidemmo di fare il giro dell'isola d'Elba in kayak con la tenda. Quello fu il mio battesimo del cosiddetto campeggio nautico: navigare con un

Andrea Ricci quando naviga in mare preferisce il kayak. Ed è con un kayak che a settembre 2022 ha percorso la costa ligure dalla Toscana alla Francia e ritorno, 700 km in 3 settimane.



kayak in completa autonomia. Da allora non ho più smesso e ogni anno cerco di realizzare almeno un'avventura.

Come è nata l'idea di questa impresa?

Negli anni ho percorso vari tratti della costa italiana, ma mai la Liguria. Mi attirava e al contempo mi preoccupava. Il navigatore a campeggio nautico non teme la natura: teme l'uomo. Dove la costa è antropizzata, normalmente è sporca, è trafficata, non si riesce a bivaccare la notte, c'è pericolo di spiacevoli visite notturne; e il suo paesaggio è irrimediabilmente snaturato, sfregiato, stuprato. La costa ligure è per gran parte proprio così, e lo sapevo. Tuttavia mi incuriosiva, mi attirava, l'ho presa come una sfida. E ho fatto bene.

700 km in kayak; mi parli del suo viaggio. L'attrezzatura, le soste, qualcosa che vuole ricordare,

un aneddoto.

La prima settimana l'ho trascorsa in compagnia di mio figlio diciottenne, che viene con me in viaggi avventurosi fin da bambino. Abbiamo avuto una settimana di bel tempo. Poi lui ha iniziato la scuola e quindi ho proseguito da solo, facendo tappe più impegnative, con un meteo variabile. Come ho detto prima, nel campeggio nautico si cerca di essere autonomi: per il bere, il mangiare, il dormire, il freddo, la pioggia. L'attrezzatura quindi è cospicua e pesante: circa 30-40 kg da caricare sul kayak. Si percorre una media di quasi 30 km al giorno. A me non piace fare soste: parto la mattina dopo colazione, e sbarco nel tardo pomeriggio. Bevo, mangio, ma anche faccio il bagno, faccio pipì: tutto al largo, calandomi in acqua e risalendo sul kayak. Mi piace anche nuotare per lunghi tratti trainando il kayak legato con una corda alla caviglia. Proprio nuotando così, trainando un kayak carico, inevitabilmente attiro l'attenzione, qualche barca si ferma, mi offre da bere, un frutto. Per un navigatore, anche modesto quale sono io, i ricordi

che rimangono più impressi sono quelli legati alle condizioni del mare. Tra le peggiori che ho incontrato in questo viaggio: la famosa "onda quadra" a Capo Noli, dove si incrociano onde provenienti da direzioni ortogonali, e il maestrale con raffiche fino a 50 nodi che ho avuto nella lunga tappa da Sestri Ponente GE a Santa Margherita Ligure GE.

Qual è il ruolo e il sostegno che ha ricevuto dalle Sezioni della LNI?

Come dicevo prima, il navigatore teme le coste molto antropizzate, come la costa ligure. Già in passato avevo sperimentato la navigazione appoggiandomi alle Sezioni della Lega Navale Italiana, di cui sono socio a Sperlonga LT (ho origini gaetane). Lo feci lungo la costa pugliese nel 2008, e lungo la costa laziale nel 2013. Fu un'ottima esperienza che quindi ho deciso di applicare a questo viaggio, anche per la numerosità delle Sezioni in questa regione. Le sedi liguri della LNI sono di tipo diverso. Vi sono quelle piccole e stagionali come Andora SV e quelle gigantesche connesse

alla città come Sestri Ponente GE. Vi sono quelle con il disagio di un'onda frangente a riva come Arenzano GE e quelle su una spiaggia ben riparata come Sanremo IM. Vi sono quelle situate nella meraviglia di uno dei più bei porticcioli liguri come Sestri Levante GE e quelle situate nel comfort di un porto moderno e attrezzato come Chiavari GE. In Liguria ci sono 25 Sezioni della LNI. Io ne ho visitate 15. Ho ricevuto ospitalità cordiale in tutte le sedi, squisita e generosa in alcune.

Vorrei soffermarmi in particolare sul supporto che come canoisti ricerchiamo da una sede LNI.

- Innanzitutto lo sbarco comodo. Sbarcare su una spiaggia di sassi con onda frangente a riva quando si viaggia con un kayak che arriva a pesare 60 kg è oggettivamente pericoloso e dannoso. Abbiamo bisogno, come le barche più grandi, di un approdo protetto, o almeno di uno scivolo o di un tappeto steso in piano fino al bagnasciuga.



L'arrivo dopo 700 km a Sarzana, approdo lungo il fiume Magra e bivacco su spiaggia..

- Un riparo per la notte dove montare una tendina o stendere materassino e sacco a pelo.
- La possibilità di cucinare con il nostro fornello da campo.
- La disponibilità di acqua potabile per ricostituire le scorte e di energia elettrica per ricaricare i dispositivi.
- Utile è la vicinanza di negozi alimentari.
- Last but not least, è sempre molto gradita l'ospitalità dei soci della Sezione: per scambiare due chiacchiere e informazioni sul mare, sulla costa, sul meteo, per avere notizie storiche del luogo, magari per cenare in compagnia!

Lungo le traversate raccoglie campioni di acque per il progetto MicroMar, che si propone di monitorare il Mediterraneo. Ci spiega cos'è?

È un problema ormai noto quello dell'inquinamento del mare da microplastiche e microfibre. Questo progetto coinvolge numerosi e prestigiosi enti internazionali di ricerca per il monitoraggio di

tali inquinanti. La Sezione LNI di Sperlonga è un soggetto partecipante soprattutto per il campionamento, cosa che ho fatto con 24 provette di acqua di mare che ho raccolto lungo tutta la costa ligure.

E' stato protagonista di altre imprese; quali?

Beh, le più rilevanti sono state citate in premessa a questa intervista. Mi preme però dire – tanto più dove in un'intervista scritta non si vede la mia figura (per nulla quella di Rambo!) – che io credo che le mie "imprese" siano alla portata di qualunque persona sportiva con una buona salute e forma fisica; non sono eccezionali. Se sono ritenute tali è perché la maggior parte della gente ha perso il contatto salutare, direi anche salvifico, con la natura. Io continuerò a realizzarle perché mi fanno stare bene. E nelle inevitabili difficoltà mi ricordo sempre quanto con saggezza popolare mi disse anni fa un anziano artigiano: "Andre', è la testa che porta le gambe!". Quando la testa decide di andare avanti, le gambe (o le braccia nel mio caso) seguono, perfino quelle esili come le mie.

Andrea lei è anche istruttore di kayak. Come si diventa formatori? I giovani come si avvicinano

a questo sport?


Le rispondo in modo un po' polemico: ci sono più istruttori che allievi. È pieno di corsi per diventare istruttori (nel mio come in altri sport), mentre manca la diffusione e la diuturna pratica dello sport. La carriera dell'istruttore, e ancor più quella del formatore di istruttori, dovrebbe essere ricercata solo dopo una lunga e variegata pratica sportiva, quando si ha veramente la capacità di insegnare e, nel caso di sport outdoor, di riportare gli allievi a casa sani e salvi. Ciò richiede esperienza, intelligenza, tecnica, doti che si acquisiscono con tempo e dedizione. Quindi il mio invito ai giovani è di praticare qualunque sport all'aria aperta finché non si trovi quello che appaghi il proprio spirito e il proprio corpo. Ma, dato che siamo su una rivista di mare, che sia dapprima il mare la nostra guida e il nostro maestro. Impariamo a conoscere il mare, a frequentarlo in varie condizioni e in vari modi. Se ne coglieranno più aspetti che formeranno quel bagaglio fondamentale di esperienze per ogni sport marino. E non c'è nulla di meglio del nuoto per conoscere l'acqua.

Una nota finale su questo viaggio

In alto a sinistra: il porticciolo di Tellaro, a Lerici. Prelievi di acqua di mare; una delle sezioni liguri della LNI.

Con l'età, e per la mia vita piuttosto nomade e solitaria, cresce anche il mio disprezzo per gli umani, responsabili della continua distruzione della natura che amo. In questo viaggio lungo una delle coste più famose d'Italia – ancorché secondo me non una delle più belle – ho visto lunghe strisce di sporcizia in mare (soprattutto nel ponente ligure); scempi edilizi aggrappati alle pareti più spettacolari, persino sul monte di Portofino; motoscafi di ogni dimensione turbare fastidiosamente e arrogantemente il mare e i suoi abitanti; recinti di ombrelloni e lettini occupare spiagge. Cose purtroppo comuni su tutta la costa italiana. Eppure, tra i più bei ricordi che riporterò di questo viaggio – dopo il tempo passato con mio figlio – ci saranno proprio gli umani, le persone che ho incontrato, la loro ospitalità, generosità, simpatia, le loro storie di vita.

* giornalista.



La Spezia: il Museo Tecnico Navale

di Leonardo Merlini *
servizio fotografico di Silvio Scialpi

Il Golfo dei Poeti, terra amata e descritta da diversi artisti italiani e stranieri, si staglia da Porto Venere a Lerici attraverso borghi di mare, chiese e castelli medievali.

Al centro si trova l'Arsenale Marittimo Militare che, inaugurato il 28 agosto 1869, da oltre 150 anni rappresenta il fulcro principale delle maggiori attività della città e della provincia della Spezia.

Da quella faticosa data La Spezia da piccolo borgo marinaro, di circa 6000 abitanti, diventa uno dei poli più importanti del neo costituito Regno d'Italia.

La crescita demografica è così rapida che nei primi anni del '900 la popolazione supera abbondantemente i 70 000 abitanti e nel 1923 la città diventa capoluogo e si espande ulteriormente.

Lo stretto legame che da sempre lega La Spezia alla Marina e al suo Arsenale è rappresentato dal Museo Tecnico Navale, il più visitato della città e che merita la giusta attenzione da chiunque transi-

ti e soggiorni nel Golfo dei Poeti.

“Il Museo raccoglie e custodisce degnamente le testimonianze del passato [...] delle loro tradizioni, delle loro glorie, dei loro sacrifici e documenta altresì l'evoluzione tecnica delle costruzioni delle navi, delle armi e dei mezzi impiegati nelle attività e nella guerra marittima”. È questa la missione del Museo Tecnico Navale della Spezia: mantenere vivo il culto e le tradizioni della marineria in generale e della Marina Militare in particolare, enfatizzando l'importanza del “Mare” e di ciò che rappresenta in termini di avanzamento tecnologico per il nostro paese.

Probabilmente pochi lo sanno, ma il Museo Tecnico Navale della Spezia, orgoglio della Marina Militare, con i suoi circa 5000 mq di esposizione, è il più grande museo navale italiano e uno dei più antichi, se non il più antico, al mondo.

Il nuovo percorso espositivo, inaugurato a ottobre 2019 in occasione delle celebrazioni del cento-cin-

*Una visita irrinunciabile
fra storia, cultura e
tradizioni marinare
da vivere intensamente.*

quantennale dell'Arsenale, si snoda tra modelli di navi, testimonianze di scoperte, imprese, eroi e mezzi, straordinari cimeli della storia della Marina, dell'Italia, dell'Umanità, attraverso quattro temi: le Origini; le Maestranze; Uomini, Imprese ed Eroi; la Tecnica e le Eccellenze.

Nelle "Origini" si ripercorrono gli eventi che portarono all'idea di Camillo Benso Conte di Cavour, e alla costruzione da parte di Domenico Chiodo, dell'Arsenale Militare Marittimo, proprio alla Spezia. Il Tema delle "Maestranze" propone l'evoluzione dell'arte marinaresca tramandatasi nei secoli. I modelli esposti ne sono fiera testimonianza, a partire dall'*Amerigo Vespucci*, la nave più bella del mondo, o dalle sezioni della pirofregata *Paestro*, realizzate per guidare i vecchi maestri d'ascia nella costruzione della nave alla fine del XIX secolo. L'area "Uomini, Imprese ed Eroi" è il doveroso tributo verso tutti quegli uomini di Marina che in

pace e in guerra hanno contribuito a rendere grande l'Italia. Ne sono testimonianza i cimeli delle esplorazioni compiute al Polo Nord e l'epopea dei mezzi d'assalto della Marina iniziata nella Grande Guerra con la Torpedine Semovente Rossetti detta "Mignatta", per proseguire nel secondo conflitto mondiale con il Siluro a Lenta Corsa, o "Maiale", gli uomini gamma, i barchini esplosivi, il mitico sommergibile *Scirè*.

La sezione "Tecnica ed Eccellenze" testimonia come la marineria italiana si ponga da oltre due millenni quale eccellenza a livello mondiale. Si possono così ammirare modelli di imbarcazioni, dall'antichità fino ai nostri giorni; strumenti e ausili alla navigazione; siluri, scafandri, e attrezzature usate dai palombari; l'evoluzione di armi e artiglierie navali che si sono succeduti nei secoli sui mari di tutto il pianeta.

Infine, i due gioielli che impreziosiscono il Museo Tecnico Navale della Spezia e lo rendono unico al mondo: la Sala dedicata a Guglielmo Marconi e la Sala delle Polene.

La "Sala Marconi" custodisce una delle più importanti collezioni al mondo di apparati originali marconiani, che testimoniano la lunga e proficua collaborazione dello scienziato bolognese con la Marina italiana. Una collaborazione duratura, che unì simbioticamente, dalla fine del XIX secolo fino agli albori del secondo conflitto mondiale, le doti di capacità e intraprendenza di Marconi e la forte inclinazione della Marina nel perseguire e supportare l'innovazione e lo sviluppo della tecnologia in tutti i settori legati al mare. In essa riviviamo l'epopea della sperimentazione e dello sviluppo, e la successiva consacrazione delle trasmissioni radio-telegrafiche in mare.

La "Sala delle Polene" incanta per la sua bellezza e libera la fantasia del visitatore. Unica al mondo, ospita in una suggestiva cornice, oltre 30 opere lignee posizionate su grosse travi curve che richiamano il dritto di prora dei velieri. Esse provengono da vascelli del XVIII e XIX secolo che parteciparono agli eventi del Risorgimento italiano, anche su fronti opposti. Ogni polena racconta una inedita

storia di mare, a ricordare come esse simboleggiassero e rappresentassero il carattere delle navi che solcavano all'epoca i mari del mondo.

Tutto questo e altro al Museo Tecnico Navale della Spezia, una visita irrinunciabile di un paio di ore fra storia, cultura e tradizioni marinare da vivere intensamente.

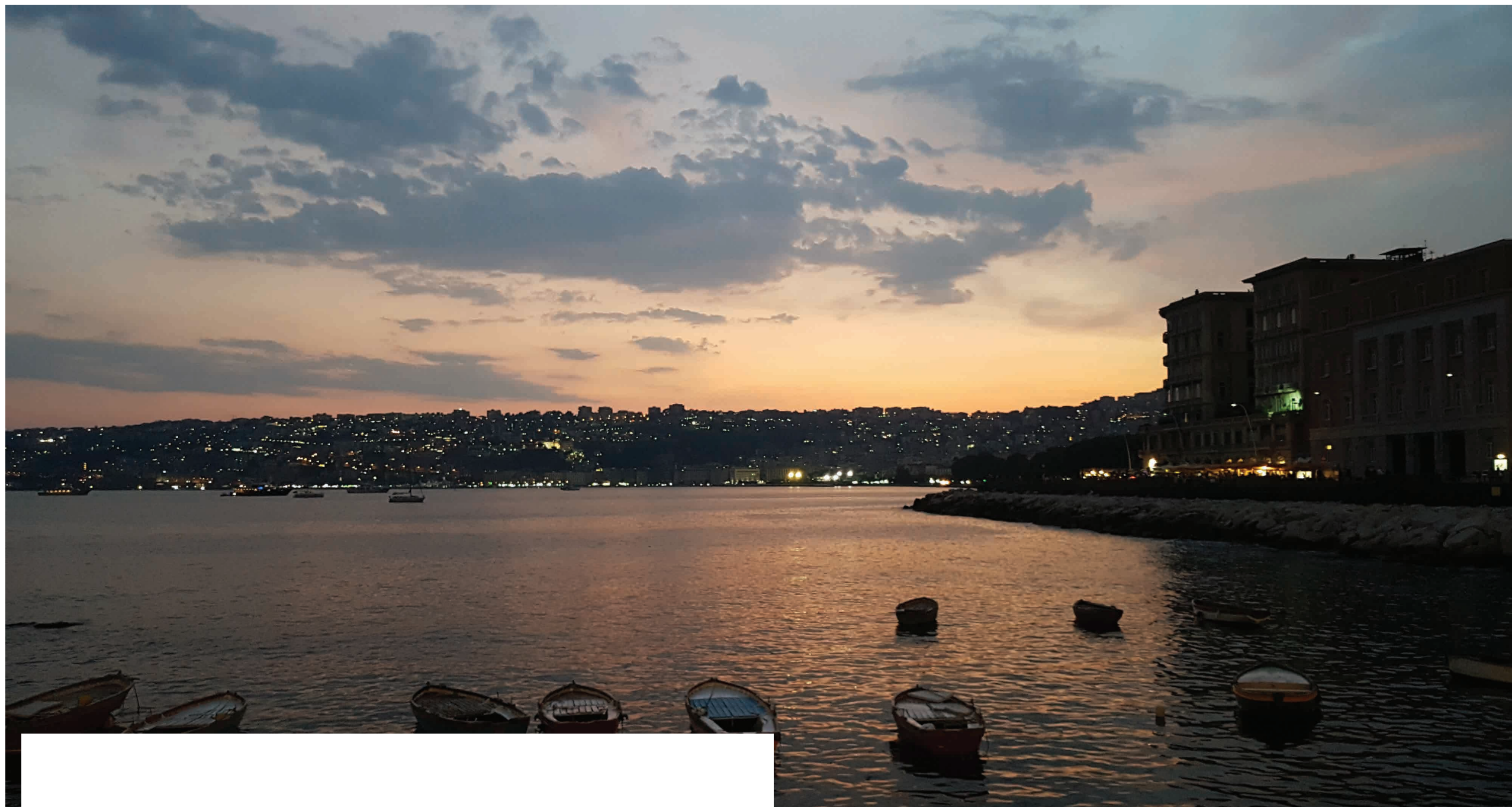
Per maggiori informazioni digitare sul motore di ricerca google "museo tecnico navale della spezia", o sul sito istituzionale al link

<https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-cultura/musei/museotecnv/Pagine/default.aspx>

* giornalista, contrammiraglio direttore del Museo Tecnico Navale di La Spezia.

La sala delle Polene.





Napoli, lungomare e Posillipo.

partenopeo: Francesco CARACCIOLO

*di Fabio Dal Cin **

Napoli, città dal cuore di una capitale, città il cui golfo è ben sorvegliato dal Vesuvio da una parte e dal faro di San Vincenzo dall'altra. La città dei tanti vicoli, delle tante chiese, delle tradizioni che si perdono nella notte dei tempi, del lungomare Caracciolo, tra i più suggestivi al mondo e punto di partenza del nostro racconto. Lungo circa 4 chilometri, ha inizio dal borgo Santa Lucia, percorrerlo significa perdersi nella suggestiva veduta del Vesuvio, dell'isola di Capri, di Castel dell'Ovo e del promontorio di Posillipo. Volgendo le spalle al mare in direzione via Santa Lucia, si trova la piccola chiesa della Madon-

na della Catena, edificata nel 1576. In questo luogo vive il ricordo di un grande ammiraglio partenopeo, Francesco Caracciolo. Una lapide commemorativa, gelosamente custodita in questa chiesa, recita: "Ammiraglio della Repubblica Partenopea fu dall'astio d'ingeneroso nemico impeso all'antenna il 29 giugno del 1799. I popolani di Santa Lucia qui tumularono l'onorando cadavere. Il municipio di Napoli 1881". Nella chiesa, infatti, giacciono le spoglie del valente ammiraglio che per il suo sostegno alla repubblica partenopea fu inizialmente condannato alla prigionia, pena che invece l'ammiraglio Nelson tramutò in morte per impiccagione



Da sinistra:
lapide in ricordo
dell'ammiraglio
Caracciolo
custodita
all'interno della
chiesa Madonna
della Catena;
a centro pagina:
la Chiesa
Madonna della
Catena; accanto:
un ritratto
dell'ammira-
glio Francesco
Caracciolo.

All'interno della piccola chiesa della Madonna della Catena è custodito il ricordo dell'ammiraglio Francesco Caracciolo.

per l'astio che nutriva nei suoi confronti. Ma chi era il celebre ammiraglio?

Francesco Maria Caracciolo, dei duchi di Brienza, nacque a Napoli il 18 gennaio 1752. La sua carriera marinara inizia prestissimo: a cinque anni, nel 1757, "fu ammesso da Guardiamarina Soprannumerario con la dispensa per la minore età"; a undici anni "passò a Guardiamarina proprietario", a quattordici anni, finalmente, l'imbarco sulla fregata *Santa Amalia*, dove rimase fino al 19 gennaio 1767. Seguirono anni di esperienze, imbarchi su sciabecchi, come quello di San Pasquale, galeotte come la *San Giuseppe*, fino al 1787; aveva 35 anni, quando si imbarcò come comandante della fregata *Minerva*, una delle più belle navi della flotta napoletana. I dieci anni che seguirono, gli ultimi della vita di Caracciolo, furono anche tra i più terribili della storia di Europa: la presa della Bastiglia, i lampi di una guerra che vedrà sorgere e tramontare l'astro di Napoleone. In questo contesto storico, Caracciolo si distinguerà per audacia e perizia marinaresca nel contrasto alla pirateria, dapprima come comandante della *Pallade*, poi come

capitano di vascello sul *Tancredi*, a bordo del quale rimase fino al 1795. È questo il periodo che vede crescere il suo prestigio internazionale, non solo come abile condottiero, ma anche come diplomatico quando, nel 1791, recatosi a Malta con le navi *Tancredi* e *Sirena*, riportò in una lettera la presenza di una nave francese, la *Pullet*, lanciando un monito di preoccupazione verso le idee rivoluzionarie diffuse a Malta. Nel 1794 protestò lo sbarco di truppe inglesi in Corsica e nel 1795 si unì alla flotta inglese che navigava nel Mediterraneo agli ordini dell'ammiraglio Hotham. È l'anno della battaglia di Capo Noli, conclusasi con la vittoria delle forze anglo-napoletane. Il 1798 è l'anno della svolta, della vittoria di Nelson sui francesi ad Abukir e della fuga dei reali da Napoli a Palermo durante la notte del 21 dicembre. Nella città partenopea, infatti, Nelson aveva spinto re Ferdi-

nando a entrare di nuovo in guerra contro la Francia: era il 29 novembre quando l'esercito napoletano, supportato dalla flotta inglese con il compito di sbarcare truppe a Livorno, prendeva Roma. Tuttavia, ben presto l'offensiva anglo-napoletana si volse in disastro; Nelson fu costretto a reimbarcare le truppe che occupavano Livorno mentre le truppe francesi ripresero Roma lanciando contemporaneamente una rapida controffensiva che mise in ginocchio il Regno di Napoli, nella cui capitale entrarono il 23 gennaio 1799. Siamo alla vigilia della rivoluzione che portò alla proclamazione della repubblica partenopea e alla fuga della famiglia reale, scortata da Nelson, verso Palermo. Caracciolo, dapprima in Sicilia al seguito dei reali, chiese e ottenne per "motivi personali" il permesso di rientrare a Napoli: qui si unirà ai repubblicani sfidando la flotta inglese presente nel canale

di Procida. La repubblica napoletana tuttavia ebbe vita breve, poco più di cinque mesi; il 13 giugno 1799 i moti rivoluzionari furono soffocati nel sangue e Caracciolo arrestato. Avviato a processo, accusò il re di aver tradito i napoletani fuggendo con ingenti quantità di riserve d'oro alla vigilia dell'attacco francese, lasciando le truppe napoletane, e la città stessa, senza guida. "Ponetevi nei miei panni, nella mia situazione, tra il dovere di difendere la Patria e quello di restare a guardia di un re traditore", parte della sua difesa. Caracciolo venne giustiziato per impiccagione il 29 giugno del 1799, proprio a bordo del *Minerva*, la stessa nave che aveva tante volte comandato in qualità di ammiraglio della flotta borbonica. La leggenda narra che il suo cadavere, nonostante il peso legato alle gambe, riemerse giorni dopo dalle acque e, recuperato da alcuni marinai e su disposizione dello stesso re, ricevette sepoltura cristiana proprio nella chiesa di Santa Maria della Catena a Santa Lucia, ove tutt'ora giace.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.

Barletta ospiterà i mondiali 2023 di

Coastal Rowing e Beach Sprint Finals

Dal 28 settembre all'8 ottobre, nello splendido lungomare Mennea, regateranno canottieri provenienti da tutto il mondo per aggiudicarsi il titolo mondiale.



*di Pasquale Prinziavalli * (foto dell'Associazione AFPRO Barletta, per gentile concessione)*

Il comunicato stampa della federazione internazionale di canottaggio (worldrowing.com), con sede a Losanna (Svizzera), del 14 febbraio recita: "World Rowing has decided to attribute the 2023 World Rowing Coastal Championships & Beach Sprint Finals to Barletta, Italy [...]".

E' deciso, la città di Barletta ospiterà dal 28 settembre al 8 ottobre il Mondiale di Coastal Rowing e le Beach Sprint Finals 2023.

E' stato, decisamente, un percorso lungo e faticoso quello che ha portato alla candidatura e poi all'assegnazione del Campionato del mondo alla città pugliese.

"Un risultato importante che premia Barletta e l'amministrazione comunale per la serietà, l'organizzazione e l'ospitalità toccata con mano in occasione dei due campionati italiani di Beach Sprint celebrati nel 2021 e nel 2022. Siamo felici di poter annunciare a tutto il mondo che l'evento farà tappa in Italia, nella regione più amata di tutte, la Puglia, nella nostra bellissima Barletta. Un appuntamento di grandissimo prestigio che porterà un indotto notevole nella nostra città, producendo economia per le attività commerciali del territorio e rendendo Barletta visibile a livello internazionale. Ospiteremo a breve in città i vertici federali per fornire ulteriori dettagli sulla marcia d'avvicinamento che ci porterà al giorno dell'evento mondiale. Inizia da oggi un lungo cammino che proietterà, sempre più, Barletta nel mondo", queste le parole del sindaco Cosimo Damiano Cannito. Atleti provenienti da tutto il mondo regateranno nello splendido scenario del lungomare

Pietro Mennea di Barletta.

"La competizione si svolgerà lungo le rive del Mare Adriatico e l'emozionante natura del canottaggio costiero si adatterà perfettamente a questo ambiente. Non vediamo l'ora di lavorare con il comitato organizzatore per rendere questo evento davvero memorabile", così il Presidente del World Rowing Jean-Christophe Rolland.

L'obiettivo raggiunto, storico per la città pugliese, nasce già dal 2022, con l'idea di avanzare la candidatura per l'assegnazione del Campionato Mondiale.

Già da allora, durante le finali del campionato italiano di Beach Sprint 2022 il presidente nazionale della Federazione Italiana Canottaggio, Giuseppe Abbagnale, vista la perfetta organizzazione messa in campo dal comitato organizzatore presieduto dal barlettano Roberto Pio Rizzi, presidente del comitato regionale Puglia e Basilicata della Federazione Italiana Canottaggio e socio dal 1999 della locale sezione della Lega Navale, manifestava tutta la sua ammirazione per la location e le favorevoli caratteristiche che il litorale barlettano offre alla pratica del Coastal Rowing.

Così, in seguito alla revoca dell'assegnazione alla città di Sabaudia, la città pugliese l'ha spuntata anche sulle altre candidature di Bari, Dubai e Malaga.

Barletta, sede del centro remiero territoriale presso la Sezione della Lega Navale Italiana la cui presidenza è affidata al dott. Giuseppe Gammarota, avendo ospitato per due anni i campionati italiani di specialità è diventata un riferimento nazionale per la disciplina del Coastal Rowing.

Abbiamo sentito il presidente del Comitato Regionale della Puglia e della Basilicata della Federazione Italiana Canottaggio Roberto Rizzi e il presidente della Sezione della Lega

4 Coastal femminile Under 19 argento ai campionati italiani di Beach Sprint Barletta 2022. Maria Laura Pinto, Adriana Vurro, Ilaria Dimastrochicco, Anna Lacavalla, timoniere Francesco Postiglione.



Doppio mix Under 19 argento ai campionati italiani Beach Sprint - Barletta 2023, Nicola Michele Rizzi, Maria Postiglione.

Navale di Barletta Giuseppe Gammarota, che fanno parte del comitato organizzatore che dovrà gestire l'evento, l'organizzazione puramente sportiva, quella logistica e quella operativa.

Presidente Rizzi, cosa significa ospitare un campionato del mondo a Barletta dopo i due campionati nazionali del 2021 e del 2022?

La sezione di Barletta della Lega Navale vanta una consolidata tradizione remiera avviata sin dal 1990 conseguendo nel corso degli anni svariati titoli italiani ed internazionali nel tradizionale canottaggio olimpico al quale è stato affiancato il coastal rowing a partire dal 2011. Negli ultimi anni proprio la specialità del canottaggio costiero ha registrato a Barletta una crescita esponenziale di praticanti, spinti dalla voglia di riprendere lo sport all'aria aperta nel periodo post pandemico.

L'entusiasmo creatosi attorno a questo movimento remiero cittadino ha determinato i presupposti per ambire ad organizzare eventi nazionali, così prima nel 2021 poi nel 2022 sono stati ospitati i campionati italiani di Coastal Rowing e Beach sprint, che hanno riscosso il plauso di numerosi addetti ai lavori.

La revoca alla città di Sabaudia dei campionati mondiali 2023 e l'entusiasmo che i campionati italiani hanno generato nella comunità locale hanno spinto l'amministrazione locale con il supporto della Lega Navale a candidare la città della disfida a questo evento internazionale che potrà garantire un notevole effetto promozionale del territorio e degli sport marittimi.

Si tratta tuttavia di un impegno che prevede standard organizzativi ben più elevati rispetto ai campionati nazionali e che coinvolge un cospicuo numero di addetti, che andranno formati e coordinati. Questo richiede un immediato avvio della macchina organizzativa e che l'amministrazione comunale predisponga tempestivamente gli atti amministrativi propedeutici.

Quanti sono i partecipanti iscritti all'evento e a quali Paesi appartengono? L'Italia ha una compagine competitiva, cosa si aspetta la federazione da questo evento?

Le ultime edizioni dei campionati mondiali di Beach Sprint hanno registrato la presenza di circa 350 atleti mentre le gare di endurance coastal rowing hanno visto oltre 750 presenze oltre ai tecnici ed accompagnatori, provenienti da tutti i continenti, numeri importanti destinati a crescere sia per la capacità attrattiva delle nostre coste ma anche perché nelle prossime settimane sarà probabilmente annunciato l'inserimento del beach sprint fra le specialità olimpiche del 2028. Tutto questo ci fa comprendere come l'evento costituirà una grande opportunità per tutto il territorio, per promuovere le bellezze paesaggistiche ed enogastronomiche.



L'Italia ha sicuramente una squadra di ottimo livello e la Puglia in particolare è la terra dalla quale provengono le uniche medaglie conquistate nel beach sprint ai mondiali del Galles dello scorso anno, in particolare i fratelli Traversa di Bari e la barlettana Federica Chisena, per cui avremo ottime possibilità di festeggiare sul lungomare barlettano importanti piazzamenti di nostri connazionali.

Nicola Michele Rizzi e Maria Postiglione con gli assistenti a sinistra Mirko Messinese, a destra Cosimo Cascella.

Presidente Gammarota, lei è il presidente della Lega Navale di Barletta, come vi state coordinando con gli altri attori del Comitato Organizzatore e che supporto state ricevendo dalla Presidenza Nazionale della LNI?

Al Comitato organizzatore abbiamo offerto la nostra disponibilità totale e partecipata. I soci della Lega Navale di Barletta sono orgogliosi e interagiscono con entusiasmo a questo importante appuntamento che deriva dai due campionati italiani del 2021 e 2022 svolti nella nostra città. Non solo la sede nautica è perfettamente organizzata per ospitare eventi operativi di vario genere ma anche le imbarcazioni dei soci saranno rese disponibili per garantire al massimo l'efficienza e l'assistenza in mare durante il mondiale. Dalla sede nazionale abbiamo avuto un ottimo riscontro e un invito ad interagire al meglio per un evento non solo sportivo ma anche ludico e sociale. Un'ottima occasione per far conoscere la nostra sede sociale e il "mondo" della Lega Navale Italiana, sempre in prima linea per le attività legate al mare.

Le faccio tre nomi: Federica Chisena, Maria Laura Pinto e Adriana Pia Vurro sono tre giovani atlete tra le più talentuose della sua Sezione, cosa mi dice di loro?

Lei mi ha chiesto di tre nostre atlete che si sono distinte nelle loro pratiche sportive; in particolare Federica Chisena anno 2004 è un'atleta d'interesse nazionale della F.I.C. Nel 2022 ha disputato il Campionato Italiano Beach Sprint conquistando un oro in singolo Under 19 e un oro in doppio senior. Al campionato Mondiale Beach Sprint svoltosi a Saundersfoot, Inghilterra, un bronzo nel singolo under 19. Maria Laura Pinto e Adriana Vurro, entrambe del 2006, atlete seguite con attenzione dalla F.I.C., nell'anno 2022 hanno partecipato al Campionato mondiale Beach Sprint Saundersfoot Inghilterra ottenendo un 10° posto nel doppio femminile Under 19. Al campionato Nazionale un oro in doppio femminile Under 19 e un argento nel 4 mix Under 19. Va detto e precisato che la LNI di Barletta ha una squadra meravigliosa condotta con maestria ed esperienza dai nostri istruttori federali. I successi dei singoli sono i successi del gruppo e dell'intera nostra sezione attualmente impegnata anche nel settore della vela (F.I.V.) nella disciplina Kite Surfing che sicuramente farà parlare di sé.

* giornalista.

Sicurezza e medicina a bordo: i farmaci



di Mario Busetto *

Sappiamo tutti che la sicurezza è importante, e anche se immaginiamo che con questo termine vogliamo indicare le attività atte a prevenire situazioni di pericolo, non tutti conosciamo i possibili rischi. Questi sono spesso – ma non sempre – oggetto di esperienza, ma è certamente meglio se sono integrati dallo studio e vengono trasmessi con la formazione, per essere preparati da subito.

Prendiamo un dispositivo che tutti conosciamo: la cintura che indossiamo in automobile. È di sicurezza, ma non ci evita l'incidente se ci scontriamo con un ostacolo: per minimizzare questo rischio dobbiamo guidare con prudenza. Non serve nemmeno per evitare traumi toracici sul volante: a questo ci pensa l'airbag. La cintura serve per coprire un altro rischio, quello di essere proiettati sul platano – o comunque sull'ostacolo che ci ha fermati – sfondando il parabrezza e subendo una commozione cerebrale. L'arresto improvviso della

vettura agisce infatti per una legge fisica come una catapulta sui passeggeri, anche quelli dei sedili posteriori. Per questo conviene indossare le cinture di sicurezza.

La cassetta di pronto soccorso, obbligatoria in navigazione dalle 12 miglia¹, è definita come dispositivo di sicurezza, ma in realtà contiene una collezione di dispositivi, il cui utilizzo non è ben chiaro ai più, e che certo non è spiegato nel manuale multilingue allegato. Se poi realizziamo che l'uso improprio dei dispositivi – non solo – medici può essere dannoso, ne ricaviamo che la cassetta di pronto soccorso potrebbe diventare un disposi-

¹ Un primo Decreto direttoriale del 1° ottobre 2015 aveva profondamente modificato la cassetta di PS obbligatoria per il diporto, di recente è stato sostituito da un nuovo DM del 10 marzo 22 che ha introdotto nuovi strumenti anche per i farmaci.

Spiegare come si utilizza un dispositivo non basta: bisogna sapere anche quando è indicato utilizzarlo. Parleremo dei farmaci che dobbiamo avere a bordo.

tivo addirittura pericoloso. Come medico, dopo anni di medicina territoriale e ospedaliera, pronto soccorso, brevetti, riflessioni, navigazione, direzione corsi e confronti a tutti i livelli, mi sono reso convinto della necessità di far conoscere l'uso dei dispositivi contenuti nella cassetta di pronto soccorso, e ho accettato l'invito del nostro Presidente. Se la legge ci obbliga ad avere a bordo dei dispositivi di sicurezza, dobbiamo anche saperli usare. Naturalmente spiegare come si utilizza un dispositivo non basta: bisogna sapere anche quando è indicato utilizzarlo e, meglio ancora, come prevenire o minimizzare il rischio di doverlo usare. Questo esula dallo scopo di questo articolo; è una strada più lunga e complessa che a pensarci bene, per noi che navighiamo in barca e lontano dalle ambulanze terrestri, appare necessario e potrebbe diventare un prossimo obiettivo.

Ora intanto è nuovamente cambiata la cassetta che dobbiamo avere a bordo (vedi nota) e parleremo innanzitutto dei farmaci che dobbiamo inserire, che possono avere controindicazioni e dare origine a reazioni di ipersensibilità, incluso lo *shock anafilattico*, che può essere estremamente pericoloso. E affronteremo più avanti i dispositivi medici e le loro modalità d'uso: in particolare sfigmomanometro, pallone di ambu e pulsossimetro, ma anche il termometro. I farmaci vanno utilizzati su prescrizione medica, in navigazione con la supervisione o il consiglio di medici. Non dimenticate che oltre al vostro medico in Italia esiste uno specifico servizio di assistenza radio medica per i naviganti, il primo del suo genere nel mondo, ora diffuso in ogni paese con la sigla TMAS. Per ora ricordate il nome CIRM (Centro Italiano Radio Medica) il numero di telefono 06 59290263, il sito www.cirmtmas.it ed è natural-

mente raggiungibile anche sul canale 16 del VHF, chiedendo del CIRM o PAN PAN MEDICO.

Raccomandazioni per la somministrazione di farmaci

Detto questo, prima di somministrare qualunque farmaco anche se su consiglio medico, vi prego di seguire alcune raccomandazioni.

La prima è di leggere bene tutto il foglietto illustrativo, possibilmente in un momento tranquillo e non in occasione dell'urgenza: è un testo approvato dal Ministero della Salute e fatto bene.

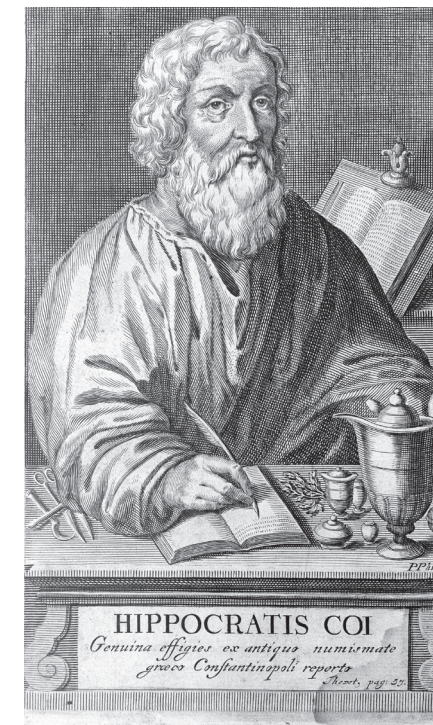
La seconda raccomandazione è di chiedere alla persona cui andrà somministrato il farmaco se lo ha già usato e se ha avuto reazioni allergiche – nel qual caso il farmaco non va dato e va cercata con il medico una possibile alternativa – oppure se ha comunque sofferto di allergie anche ad altri allergeni o reazioni anche ad altri farmaci. Se la risposta è positiva, consultate il medico.

La terza raccomandazione è di controllare la data di scadenza e lo stato di conservazione del farmaco

e l'eventuale temperatura massima di stoccaggio scritta sulla scatola: l'umidità e la temperatura a bordo possono a volte salire molto e degradare il farmaco anche prima della scadenza, rendendolo inutilizzabile.

Se avete superato le prime tre raccomandazioni, fate attenzione a somministrare il farmaco per via orale a paziente sveglio e collaborante, seduto o in piedi e con un bel bicchiere d'acqua, per evitare che il farmaco prenda strade sbagliate. A questo fanno eccezione solo i farmaci che devono essere assorbiti nella mucosa orale.

Tutto chiaro? Per favore rileggete queste quattro semplici raccomandazioni e applicatele con scrupolo.



polo. Sappiate che ogni sostanza – inclusi i farmaci o il veleno di vespa per esempio – possono scatenare una reazione allergica anche grave, anche se la persona ha già preso quel farmaco o non ricordasse di averlo preso e anche se non ha mai avuto manifestazioni allergiche. Naturalmente è poco probabile, ma è importante sapere che può succedere.

Ora: quali sono i farmaci che dobbiamo obbligatoriamente tenere a bordo oltre le 12 miglia? E' presto detto: Aspirina da 500 mg 12 cp; Buscopan (rilassante la muscolatura intestinale) 20 cp; Ciprofloxacina (antibiotico) 12 cp (pezzatura non precisata); Clorexidina 0,5% 500 ml (disinfettante per uso esterno); Acqua ossigenata 10 vol 250 cc (disinfettante per uso esterno).

Credo che tutti conosciamo l'acido acetilsalicilico, meglio noto come Aspirina, grande farmaco che ha avuto larghissimo consumo, ma che non è tollerata da parecchie persone e scatena allergia in molte, e sono note reazioni allergiche crociate con altri FANS (Farmaci Antinfiammatori Non Steroidei), famiglia di cui è capostipite. Per cui chi è allergico ad un FANS può esserlo anche per un altro farmaco della stessa famiglia. Inoltre può risultare pericolosa per chi soffre di gastrite, meglio se somministrata dopo i pasti. Un consiglio prudente è chiedere alla persona quale antinfiammatorio usa normalmente e regolarsi di conseguenza. Bromuro di ioscina più noto col nome di Buscopan, è un miorilassante; si utilizza in caso di mal

² "È consentita la detenzione di farmaci costituiti da molecole analoghe a quelle indicate a parità di quantitativi sovrapponibili e con identiche indicazioni terapeutiche, nonché di strumenti, dispositivi e articoli sanitari analoghi a quelli prescritti, salvo diversa indicazione da parte degli Uffici di sanità marittima, aerea o di frontiera del Ministero della salute in sede di controllo periodico o occasionale." (all. 1 DM 10 marzo 2022).



di pancia, tuttavia può nascondere e ritardare diagnosi importanti, coprire peritoniti o perforazioni intestinali, situazioni assai gravi che richiedono intervento immediato. Andrebbe utilizzato solo dopo una visita medica o comunque su consiglio medico specifico e controllo della evoluzione. Può essere utilizzato con più serenità per dolori noti e ciclici (ad esempio mestruazioni) ma sempre seguendone l'evoluzione: se il dolore dopo alcune

ore ritorna o peggiora, bisogna verificare.

Ciprofloxacina. E' un antibiotico chinolonico ad ampio spettro, ma non per tutti i germi. E tantomeno per i virus.

Anche gli antibiotici possono spesso indurre reazioni allergiche e comunque se usati in modo inappropriato possono provocare l'insorgenza di resistenza, diventando inefficaci proprio quando più se ne ha bisogno. Le indicazioni sulla dose, frequenza e durata di somministrazione a mio avviso devono essere su consiglio medico.

Clorexidina allo 0,5%: è un buon disinfettante per cute e mucose, di solito non irrita. Il

problema è trovarlo in farmacia.

Acqua ossigenata: sviluppa il suo potere antibatterico liberando ossigeno, e può risultare irritante per le mucose e le ferite. Da non usare sulle parti sensibili.

E' comunque prevista la sostituzione con farmaci diversi, purché analoghi per molecola, indicazione e quantità.

Sin qui per i farmaci; nel prossimo articolo affronteremo i dispositivi medici.

* presidente LNI Mestre.

... la parola alle nostre Sezioni

 CHIAVARI - LAVAGNA

La tradizione continua da 115 anni tra nuovi e rinnovati progetti.



Il 26 gennaio 2023 la Lega Navale di Chiavari-Lavagna ha compiuto 115 anni. "La sezione è nata il 26 gennaio 1908 – ricorda Monica Corte, presidente della sezione locale – e nell'anniversario della fondazione non è facile sintetizzare quanto realizzato negli anni per la quantità di attività svolte, organizzate e rivolte alla realizzazione degli scopi statutari della Lega Navale Italiana: ambiente, sport, cultura e sociale. Il 2023 si prospetta con una serie di eventi sportivi e culturali che si integrano con le iniziative del territorio. Il mare attraverso la Lega Navale è presente, ci facciamo portatori dei suoi bisogni, del suo benessere e dei suoi benefici. E' stato progettato un ricco calendario di regate, gare di canottaggio, open day, incontri culturali, incontri tecnici e sfide agonistiche che culmineranno in un libro dedicato alla sezione, al

territorio e alla storia che lega gli uomini e le donne al mare". Per celebrare i 115 anni, è stato creato anche un logo ad hoc, presentato nell'ultimo incontro della rassegna "Uomini&Navi" svoltosi a Chiavari sabato 28 gennaio. Ma facciamo un passo all'indietro per scoprire alcune delle tappe fondamentali della sezione locale. Già nel 1910 era stato approva-



to e svolto un progetto ambientale per monitorare i litorali, lo studio dell'erosione e relative conseguenze. In tempi più recenti fondamentale è stata la collaborazione con l'eccellente Dino Emanuelli, scrittore, autore televisivo, attore e divulgatore, con il quale sono stati realizzati, con gli atleti del gruppo canottaggio, alcuni spot incentrati sull'inquinamento marino e inseriti nel programma televisivo della RAI "Pianeta Mare". Sempre Emanuelli ha ufficialmente autorizzato la sezione di Chiavari ad utilizzare il logo "I Gabbiani del Mare", organizzazione ambientale a livello nazionale destinata all'approccio con le problematiche ambientali e riservata alle giovani leve. Interventi pratici sull'ambiente rientrano nell'utilizzo fatto per due anni dalle imbarcazioni a propulsione mista condotte a rotazione dagli atleti del canottaggio, che nei mesi estivi le hanno utilizzate per la pulizia degli specchi d'acqua prospicienti le spiagge.

Ulteriore recente impulso la creazione dell'iniziativa "No plastica in mare", che comprende divulgazione nelle scuole, studi e monitoraggio con droni, campagne di pulizia litorale e convegni a tema e che culmina con lo storico appuntamento "Gente di Mare", giornata di educazione ambientale nella quale i bambini delle scuole possono venire a contatto con tutte le attività e i mestieri del mare. Nata nel 2005 da una collaborazione tra la sezione, Marina Chiavari e Navimeteo, rappresenta una bella occasio-

... la parola alle nostre Sezioni

ne per gli studenti delle quarte elementari di scoprire il mondo legato al mare da più punti di vista attraverso il contatto diretto, per una mattina, con federazioni sportive, ambientali, artigiani e pescatori del posto oltre alla presenza con stand, imbarcazioni ed elicotteri dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Guardia Costiera, Vigili del Fuoco e Polizia Municipale. In alcune edizioni si sono superate le 400 presenze.

Lo spirito sportivo e la passione per il mare della Lega Navale Chiavari-Lavagna si sviluppano non solo tra le anime dei soci, ma nella collaborazione con altre strutture di territorio e nazionali: ne sono un esempio l'organizzazione del Campionato Lombardo di Pesca in Apnea, la collaborazione per la realizzazione dei record in apnea al largo di Portofino di Gianluca Genoni e nelle traversate a nuoto Chiavari-Portofino di Maurizio Cozzoli, il raduno e regate con l'associazione degli Allievi di Caprera, organizzazione di regate sia veliche che di canottaggio nelle acque di Chiavari.

Di primaria importanza le due scuole di vela e canottaggio, che svolgono la loro attività per tutto l'anno con lo scopo di formare giovani atleti dediti all'attività agonistica o amatori che apprendono le giuste competenze per svolgere attività in mare. Citare tutti i traguardi e le sfide sportive raggiunte dai gruppi sportivi di vela e canottaggio sarebbe un elenco troppo lungo per cui la LNI ri-



corda solo alcuni dei principali riconoscimenti ottenuti dalla sezione.

Stelle al merito sportivo CONI per atleti: n° 6 per il canottaggio e n° 2 per la vela.

Stella di bronzo al merito sportivo CONI per società: n° 1 per g.s. canottaggio.

Titoli Italiani di specialità: n° 5 per il canottaggio e n° 2 per la vela.

Palio Remiero del Tigullio 22 palmi gozzo in legno Città di Chiavari vinto nel 2002 e Trofeo Rievocazione Storica a Chiavari vinto nel 2019.

Campionato Italiano di Siracusa discesa in apnea in assetto costante, medaglia d'argento.

Numerose affermazioni in regate veliche nazionali e internazionali come la Giraglia, la Corsica per due, Campionati j80, Campionato Invernale Tigullio mentre i canottieri hanno primeggiato nelle gare in Galles e Cornovaglia. Una finestra speciale merita la vela paralimpica, che nata nel 2023 è diventata con le imbarcazioni Hansa 303 dalle vele colorate in pochi

anni la flotta più rilevante non solo del Tigullio, ma di tutta la Lega Navale e i cui atleti/e agonisti campioni I ZONA FIV ad aprile 2022 contribuiscono ad arricchire il Medagliere della sezione e portare i colori del nostro territorio anche fuori regione. In ambito diversamente abili si ricordano le diverse edizioni di Canottaggio per tutti una manifestazione alla quale partecipavano diversamente abili provenienti da strutture non solo liguri ma anche dalle regioni limitrofe con la possibilità di provare tutti gli sport marini con barche a remi, a vela, moto d'acqua e gare di pesca e arrivando a contare oltre cento presenze.

Fiore all'occhiello l'area Culturale della Lega Navale Chiavari-Lavagna che con le 15 edizioni quest'anno di "Uomini & Navi" ha presentato dal 2008 un centinaio di conferenze con tema principale il mare in tutti i suoi aspetti e curiosità. Dal 2021 la sezione ha riattivato l'area dei cimeli storici nominandone un curatore nel 2022,

... la parola alle nostre Sezioni

mentre in occasione del Festival della Parola ha promosso il gemellaggio culturale con la Biblioteca nazionale della Lega Navale Centro Studi Nazionale di Napoli diretto da Paolo Rastrelli.

Nel sociale ricordiamo l'iniziativa Lo Strallo, con la collaborazione della ASL 4 per il reinserimento di giovani con problematiche, "Anemmu" di Libera del 2022 in collegamento con il Dipartimento di Giustizia Minorile come altre iniziative negli anni precedenti. Il progetto della ASL 4 Chiavarese "Stili di Vita", programma di prevenzione che prevedeva un percorso di attività fisica dedicato alla terza età per un invecchiamento attivo. Sotto questa denominazione si distinguono tutti i soci over 60 della sezione che sono parte organizzatrice e operante in tutte le manifestazioni organizzate dalla Lega Navale di Chiavari.

Rinato nel 1974, il Palio Marinaro del Tigullio ha visto la costruzione di otto gozzi in legno da 22 palmi assegnati alle varie località del Tigullio parte-

cipanti, le Sette Sorelle, evento che si svolge ancora con 4 prove annuali a punteggio valide per l'assegnazione del Trofeo in argento. Ultimamente si organizza anche la rievocazione dell'antico Palio Marinaro, che prevede la presenza della "scimmia", un rematore per imbarcazione il quale, una volta giunto a riva il gozzo, deve arrampicarsi sul palo piazzato sul bagnasciuga per l'aggiudicazione del titolo.

In generale la sezione L.N.I. è stata sempre presente o protagonista di tutte le attività del territorio legate al mare, anche quelle che non hanno una precisa collocazione sportiva, culturale o ambientale.

Ricordiamo nel 1995 la manifestazione "Mare Pulito", alla quale parteciparono con una immersione collettiva 349 subacquei, la collaborazione all'organizzazione alla traversata a remi Chiavari-Coti-Chiavari in Corsica, il supporto tecnico e logistico alle imprese di due marittimi camogliani che si cimentarono nelle imprese remiere Marsi-

glia-Camogli, Lyon-Camogli e Gorgona-Livorno.

Nel 2011 con l'artista argentino Mario Alvarez sono state organizzate tre giornate nell'ambito della manifestazione "La Bandiera degli Italiani nel Mondo", allestite mostre fotografiche, una messa dedicata in cattedrale, l'esposizione in porto a Chiavari di un tricolore con una superficie di 350 mq e concerto finale con arpa e oboe delle musiche di Astor Piazzolla.

Tra le varie mostre ha avuto grande risonanza il Mare in Uniforme, in cui la partecipazione dei Soci ha prodotto materiale storico di vario genere, dalle foto ai cimeli alle uniformi e contribuito ad arricchire le nozioni storiche della sezione L.N.I. Chiavari-Lavagna.

Di grande richiamo turistico anche la manifestazione goliardica su gozzi "Da Schèuggiù a Schèuggiù", che si è svolta sino a pochi anni fa nello specchio acqueo di fronte ai bagni Nino che curavano rinfresco e intrattenimento musicale; la gara si svolgeva la sera di ferragosto con grande richiamo di pubblico.

Recentemente la sezione Chiavari-Lavagna ha partecipato con una iniziativa originale alla veleggiata contro la violenza sulle donne, allestendo una mostra fotografica itinerante nel Tigullio e on board.

Molte e differenti le iniziative per la diffusione delle arti grafiche e pittoriche e la sede al Box 51 ha anche ospitato i corsi e gli aggiornamenti della Guardia Costiera Ausiliaria e della Società Nazionale di Salvamento.





le recensioni

VELA PASSIONE FOLLE, ordinaria follia in mare e sulla terraferma

Autore: Anacleto Realdon

Pagine: 144; € 14



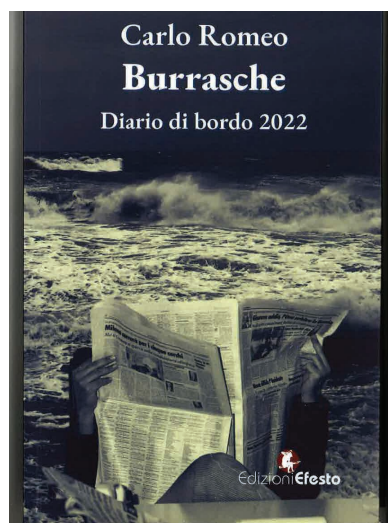
Ci sono diversi modi per viaggiare. La vita stessa è un viaggio e di questo ci parla l'Autore. Un libro autobiografico in cui egli ripercorre tutte le fasi della sua vita, evidenziando le situazioni cruciali che hanno indotto cambiamenti anche decisivi del proprio percorso ed una professione, quella dello psichiatra, che inevitabilmente ha influenzato l'evoluzione della stessa. Un viaggio che assume diverse connotazioni. Il viaggio, visitando diverse realtà, nelle menti dei suoi pazienti che, come tutti i viaggi, lasciano sensazioni, ricordi, emozioni, ma sono viaggi che non scegli, che ti portano in posti che magari non avresti mai avuto desiderio di visitare. Il viaggio in sé, fare nuove esperienze, vedere nuovi posti, conoscere altre persone, altri modi di vivere altri usi e costumi, questo sì, frutto della tua voglia di crescere "spiritualmente", della tua voglia di nuovo e di libertà di scegliere. E per vivere questa esperienza nel modo più intimo, appassionarsi al mondo della vela, dove il viaggio ha, come in poche altre modalità, elementi introspettivi che ti portano ad approfondire la conoscenza di te stesso. Nel momento in cui la tua vita si barcamena tra queste due forme di viaggio hai bisogno di compendiarla, di bilanciarla, e l'Autore dopo diversi esperimenti trova una soddisfacente soluzione di equilibrio. Un racconto particola-

re ed interessante, con tante storie, alcune molto toccanti, scritto in un linguaggio semplice ed uno stile narrativo coinvolgente che introduce una visione terapeutica della vela, unanimemente condivisa da noi che l'amiamo, ma anche tauturgica e... abbiamo bisogno di credere nei miracoli. Buona lettura

Vincenzo De Luca

BURRASCHE, diario di bordo 2022

Edizioni Efestò. Autore: Carlo Romeo
Pagine: 263; € 15



Il mare come metafora di vita "per guardare lontano e tenere stretto l'intreccio tra passato e presente". Così racconta Paolo Mieli nell'intervista che introduce *Burrasche*. Diario di bordo 2022 (Edizioni Efestò, 2022) di Carlo Romeo. Il giornalista e scrittore torna in libreria dopo i successi editoriali di *Di mare, barche e marinai* (Mursia, 2015), *Mollare gli ormeggi* (Longanesi, 2010) e *Boatpeople* (Longanesi, 2007). Sfolgiando *Burrasche*, il lettore ha la sensazione di trovarsi tra le mani una bussola per navigare in un anno burrascoso, il 2022, segnato dal passaggio da una pandemia globale ad una guerra combattuta alle porte dell'Europa. Accanto ad un'analisi accurata e mai sconta-

ta delle vicende e dei personaggi protagonisti dell'attualità politica nazionale e internazionale, non mancano riflessioni e racconti sul mare e sulla vela, in un intreccio tra vicende professionali e ricordi personali dell'autore. Nell'anno appena trascorso si sono celebrati tre importanti traguardi per la gente di mare, come il 91° anniversario del *Vespucci*, protagonista dei reportage di Carlo Romeo per San Marino Rtv - tra le produzioni televisive più significative sulla "nave più bella del mondo" - raccontata dall'autore in oltre quattromila miglia di navigazione, ma anche il 70° dell'impresa sportiva ad Helsinki di uno dei più celebri comandanti del veliero della Marina Militare: Agostino Straulino. L'ammiraglio e velista istriano è stato al timone del *Ferian*, il *Gib Sea 372* di Romeo, che ha visto avvicinarsi a bordo personaggi di spicco della marineria italiana come Mario Di Giovanni, anche lui istriano come Straulino e di fatto fondatore di *Marivela* all'interno della Marina Militare. Il 2022 è stato un anno particolare anche per la Lega Navale Italiana, che ha celebrato 125 anni di storia. In alcune delle pagine più belle per chi ama il mare e la vela, Romeo racconta del suo viaggio estivo nelle sezioni pugliesi della LNI: "La Lega è fatta di persone che amano il mare, il proprio mare. [...] In tutte le sezioni in cui mi è capitato di fermarmi ho trovato sempre accoglienza e amicizia di mare che - come quella di montagna - è solida anche fra sconosciuti che si incrociano per pochissimi minuti ma che frequentano da sempre la stessa vita." Quel senso di comunità, quell'attenzione al sociale e alla protezione dell'ambiente, che la Lega Navale da oltre un secolo promuove attraverso numerose iniziative in tutta Italia e di cui l'autore, per sua stessa ammissione, si definisce storico e orgoglioso socio.

M.V.

Sempre e ovunque **nautica** Scegli la tua edicola digitale



Available on the
App Store

Zinio è la più grande edicola digitale al mondo. Oltre 50.000 riviste digitali per un'esperienza di lettura digitale e di qualità senza pari. Grazie al lettore di Zinio potrete ingrandire, ridurre, interagire e condividere i contenuti. Disponibile per Pc, Mac, iPad.

ezPress è la prima edicola digitale italiana. La rivista è disponibile in pdf per Pc e Mac, o con una app per iPad, iPhone e Android. Accetta pagamenti con carta di credito, Paypal o con una scheda virtuale che fa risparmiare su ogni transazione.

App Store è il servizio realizzato da Apple che permette di scaricare le applicazioni presenti in iTunes Store. La nostra App gratuita permette di scaricare gli ultimi numeri di Nautica tramite il sistema di pagamento automatico. Disponibile per iPad.



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale





LEGA NAVALE ITALIANA

www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



VIENI CON NOI... E METTI IL MARE AL CENTRO



Da oltre 120 anni siamo impegnati nello sviluppo della cultura marittima verso tutti, nella promozione delle attività sportive acquatiche, con particolare attenzione ai giovani e ai diversamente abili, nel sostegno alla nautica anche attraverso la formazione e nel contributo alla salvaguardia dell'ambiente.



Vivi il mare da protagonista, associati alla Lega Navale Italiana. Contatta una delle oltre 260 sezioni e delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale o visita il nostro sito e i social media collegati.



www.leganavale.it



www.leganavalenews.it



Facebook



Twitter



Instagram



LEGA NAVALE ITALIANA
Presidenza Nazionale
Via Guidubaldo del Monte, 54 - 00197 Roma

Tel. 06.809159218 - 06.809159203
comunicazione@leganavale.it
direttore.rivista@leganavale.it